

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1978.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),  
sur le projet de loi de finances pour 1979, ADOPTÉ PAR  
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XVIII

AVIATION CIVILE

Par M. Bernard LEGRAND,  
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Laucournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Fernand Chatelain, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouqueref, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, René Debesson, Hector Dubois, Raymond Dumont, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Moission, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Bernard Pellarin, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, François Prigent, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepiéd, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6<sup>e</sup> législ.) : 560 et annexes, 570 (annexe 39), 575 (tome XVIII) et in-8° 79.

Sénat : 73 et 74 (tome III, annexe 29) (1978-1979).

Loi de finances. — Aéroports - Aviation civile - Compagnies aériennes - Constructions aéronautiques - Contrôleurs de la navigation aérienne.

## SOMMAIRE

	Pages.
<b>Progression et mutation du transport aérien.....</b>	<b>3</b>
<b>I. — Air France :</b>	
A. — La flotte .....	5
B. — Utilisation des différents types d'appareil .....	7
C. — Activité de la campagne.....	7
D. — Situation financière .....	9
<b>II. — Union des transports aériens :</b>	
A. — La flotte .....	11
B. — Evolution du trafic.....	12
C. — Modification du réseau.....	13
D. — Résultats financiers .....	13
<b>III. — Air-Inter :</b>	
A. — La flotte .....	14
B. — Activité de la compagnie.....	15
C. — Résultats financiers .....	16
<b>IV. — Aéroport de Paris :</b>	
A. — Evolution du trafic.....	17
B. — Bilan d'exploitation .....	19
C. — Perspectives de développement de Roissy.....	19
D. — Liaisons Paris—Roissy, Paris—Orly, Orly—Roissy.....	19
E. — Les problèmes d'environnement.....	20
<b>V. — Les constructions aéronautiques :</b>	
1° Le Concorde .....	21
2° L'A Airbus A 300 B.....	23
3° Les projets A 310 et JET.....	24
4° Le moteur CFM 56.....	26
5° Les activités civiles de la Société des avions Marcel Dassault.....	26
<b>VI. — Le problème des contrôleurs aériens.....</b>	<b>28</b>
<b>Examen en commission.....</b>	<b>31</b>
<b>ANNEXE .....</b>	<b>33</b>

Mesdames, Messieurs,

L'examen des crédits de l'aviation civile figurant dans la loi de finances pour 1979 est pour nous l'occasion de passer en revue la situation du transport aérien français et de nos constructions aéronautiques.

Nous pensons utile, cependant, d'ouvrir cette étude par une présentation de la conjoncture aérienne au plan mondial, conjoncture qui laisse présager, nous allons le voir, de profondes mutations.

## **PROGRESSION ET MUTATION DU TRANSPORT AERIEN**

### **1° Résultats de l'année 1977.**

Le trafic aérien mondial a marqué en 1977 une augmentation de 7 % légèrement moins importante que celle enregistrée en 1976.

La progression a été de 5,4 % pour les passagers et de 8,6 % pour le fret.

Les meilleurs résultats ont été enregistrés par l'Italie (+ 16,9 %), l'Espagne (+ 14,3 %) et la France (+ 13 %) ; ils ont été, dans l'ensemble, nettement meilleurs sur les liaisons long-courriers.

On a noté, enfin, un nouveau recul de la part des services non réguliers, qui, de 29,7 % en 1973, est tombée à 24,6 % en 1977.

Au plan financier, les résultats obtenus confirment l'amélioration de la situation des compagnies régulières, spécialement aux Etats-Unis. Par rapport aux dépenses d'exploitation, les recettes ressortent à 6,1 %.

### **2° Situation en 1978.**

Un certain nombre de faits saillants ont marqué l'exercice en cours.

En premier lieu, on assiste à la fois à *une forte progression du trafic* et à *une reprise de la guerre tarifaire*, les deux étant d'ailleurs intimement liées.

La croissance de trafic a été spectaculaire, en particulier sur les liaisons intérieures américaines et le secteur de l'Atlantique-Nord. A titre d'exemple, la progression enregistrée entre les USA et l'Europe a été de 18,5 % en avril, 19 % en mai, 26,1 % en juin et 35,7 % en juillet. Au total, on prévoit, pour l'année en cours, une augmentation de l'ordre de 15 %.

Cette reprise est directement liée aux réductions tarifaires consenties par la plupart des transporteurs. C'est ainsi que la compagnie British Airways, qui a pratiqué des baisses importantes, a vu son trafic s'accroître sur l'Atlantique-Nord de 48 % en juin et 71 % en juillet, alors qu'Air France, qui maintenait les tarifs au niveau précédent, voyait dans le même temps son activité diminuer de 7 et 10 % (tout en conservant un taux de remplissage élevé).

Une nouvelle et vive offensive est actuellement menée par les Américains, tant dans le domaine des tarifs que dans celui des droits concédés aux compagnies, et les USA ont déjà conclu dans ce sens des accords avec l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique. Cette politique va certainement être relancée par la décision du Congrès américain de libéraliser les règles de concurrence aérienne à l'intérieur des Etats-Unis.

Un troisième élément à signaler est la décision prise par la TWA et qui sera certainement suivie par les autres transporteurs, de créer *une troisième classe* pour les passagers bénéficiant de tarifs « charters », afin d'isoler ceux-ci des personnes acquittant le tarif « touriste ». Sur un appareil tel que le Boeing 747, les deux tiers de la cabine seront ainsi consacrés aux voyages de groupes. Une telle innovation devrait permettre aux compagnies régulières de lutter dans de meilleures conditions encore avec les transporteurs irréguliers dont le déclin est déjà sensible depuis cinq ans.

Enfin, les projets des principaux constructeurs laissent présager un *profond renouvellement des flottes avec le lancement de nombreux modèles* dont les Boeing 757 et 767, l'A 310 d'Airbus Industrie et le Lockheed 1011-400.

Les Boeing 757 et 767 sont tous les deux des moyen-courriers. Le premier conserve une cellule de même diamètre que le « 727 » ou le « 707 » et pourra emporter de 174 à 207 passagers. Il doit sans doute à son équipement en réacteurs Rolls-Royce (RB 211) d'avoir déjà été commandé par les British Airways.

Le second est le concurrent direct de l'A 310 (franco-allemand) avec une capacité de 197 à 210 sièges et deux réacteurs de 20 tonnes de poussée. Cet appareil a déjà été retenu par les United Air Lines.

Lockheed, nettement moins bien placé, tente sa chance avec deux triréacteurs (L 1011-400), l'un moyen-courrier, l'autre long-courrier.

Il nous faut dire enfin un mot d'un projet de la firme de Seattle tendant à remotoriser les vieux Boeing 707 avec quatre réacteurs CFM 56. Nous verrons que ce projet constitue peut-être la chance ultime de vendre ce réacteur développé conjointement par General-Electric et la SNECMA.

## I. — AIR FRANCE

### A. — La flotte.

Au 1<sup>er</sup> septembre 1978, la flotte de notre compagnie nationale comprenait 99 appareils, dont deux Boeing 727 basés à Pointe-à-Pitre.

Sa composition était la suivante :

#### *Long-courriers :*

Concorde .....	4
Boeing 747 (passagers) .....	18
Boeing 747 (cargo) .....	3
Boeing 707 B et C .....	12
Boeing 707 (cargo) .....	5

#### *Moyen-courriers :*

Airbus A 300 B 2 .....	7
Airbus A 300 B 4 .....	4
Boeing 727 .....	20
Boeing 737 .....	2
Caravelle .....	24

A cette flotte s'ajoutent deux Boeing 727 et quatre Caravelle appartenant à la compagnie Air Charter International, filiale à 100 % d'Air France.

#### *Perspectives d'évolution.*

Au parc aérien décrit ci-dessus, vont s'ajouter, l'an prochain, deux Boeing 747 (passagers) et trois Airbus. Compte tenu des livraisons ultérieures, Air France devrait disposer, en 1980, de vingt Boeing 747 (passagers), de quatre « 747 » cargos, de quatorze Airbus et d'un nombre de moyen-courriers américains restant à déterminer et devant remplacer les « Caravelle ».

#### *Le problème du remplacement des « Caravelle ».*

Après le retrait du service des neuf Boeing 707 A (à simple flux et du modèle le plus ancien) effectué au cours du dernier hiver, les futurs déclassements concerneront la flotte des Caravelle qui sera, sans doute, ramenée à vingt unités l'été prochain.

Le problème du remplacement de ces avions, que nous avons déjà évoqué l'an dernier, continue donc à se poser avec acuité et ne pourra être résolu par le lancement de la version A 310 de l'Airbus, compte tenu de la capacité et des délais de livraison de cet appareil.

Du côté du Gouvernement, la solution préconisée par Air France de la substitution aux Caravelle d'appareils Boeing 737 avait finalement été acceptée, le contrat d'entreprise signé le 26 janvier dernier ayant autorisé la compagnie à louer treize Boeing 737 ; mais cette solution est actuellement bloquée par le différend qui oppose la direction d'Air France au personnel navigant concernant l'exploitation de l'avion. Les syndicats de ce personnel exigent, en effet, que le pilotage de cet appareil soit assuré par trois personnes alors que les responsables de la compagnie font valoir que *94 % des avions de ce type, soit 477, sont conduits par deux pilotes seulement* et que le taux de sécurité est légèrement plus élevé dans ce dernier cas.

Observant qu'un tel renforcement des équipages conduirait à un alourdissement de 3 % des frais d'exploitation, les responsables d'Air France estiment que, dans le contexte actuel de baisse des tarifs et de réduction des marges des exploitants, il est totalement exclu de faire droit à une telle réclamation.

\*  
\* \*

Votre commission a pris acte des positions apparemment inconciliables des parties intéressées et noté que, du côté des dirigeants d'Air France, la résistance aux demandes des pilotes est renforcée par la volonté de ne pas céder à une catégorie de personnels particulièrement favorisés au moment où des sacrifices et des efforts sont demandés à l'ensemble des salariés de l'entreprise.

Quoi qu'il en soit, en raison de ce blocage, les options prises dès le début de l'année par la compagnie n'ont pu être levées comme prévu avant le 15 avril, ce qui reporte de 18 mois environ, vu la forte reprise des ventes de l'avion, les livraisons qui devaient s'échelonner entre mai et novembre 1979.

La compagnie, qui se trouve cependant dans l'obligation de réformer ses Caravelle, va donc devoir faire face pendant deux ans au moins à une grave baisse de capacité dans le domaine des court-courriers de cent places.

Les palliatifs envisagés ou prévus sont actuellement de trois ordres : achat de trois avions Boeing 727 supplémentaires, sous-traitance de certaines liaisons par des compagnies de troisième

niveau disposant, telle Touraine Air Transports, d'avions à réaction de 75/80 places, affrètement d'appareils de compagnies étrangères. Il ne peut s'agir toutefois que de solutions provisoires ayant toutes l'inconvénient d'être plus coûteuses et moins souples que l'exploitation directe.

Votre commission souhaiterait donc connaître les suites que le Gouvernement entend donner à cette affaire.

### B. — Utilisation des différents types d'appareils.

L'utilisation quotidienne des différents types d'appareils a sensiblement progressé comme l'indique le tableau suivant :

Utilisation quotidienne des appareils en heures et minutes.

TYPES AVIONS	1975	1976	1977
Concorde .....	—	2 h 22	4 h 15
Boeing 747 mixtes.....	9 h 31	10 h 00	11 h 36
Boeing 707 mixtes.....	8 h 27	7 h 07	8 h 45
Airbus .....	4 h 46	5 h 24	6 h 45
Boeing 727.....	6 h 18	6 h 32	7 h 13
Caravelle .....	5 h 49	5 h 31	6 h 27
Boeing 737.....	6 h 25	6 h 10	7 h 06
Boeing 747 Combi.....	—	—	11 h 14
Boeing 747 Cargos.....	11 h 08	10 h 56	11 h 19
Boeing 707 Cargos.....	8h 58	9 h 04	8 h 52

On observera, en particulier, l'augmentation sensible concernant Concorde et Airbus et, également, nette pour le Boeing 727. Rappelons, comme nous l'avions indiqué l'an dernier, que c'est maintenant le Boeing 747 qui représente plus de la moitié de la capacité, la part du Boeing 707 ne cessant de décroître.

### C. — Activité de la compagnie.

#### 1° RÉSULTATS DE L'ANNÉE 1977

##### a) Les voyageurs.

Le nombre de passagers transportés en 1977, soit 9 324 626, a progressé de 8% sur 1976, ce qui constitue le meilleur taux de développement depuis 1972. Le trafic kilométrique s'est également accru de 7,9 % en passant de 19,2 à 20,8 milliards de passagers-kilomètre.

Ces progrès sont toutefois légèrement inférieurs à ceux enregistrés par l'ensemble des compagnies régulières, soit + 8,4 %.

En revanche, le coefficient moyen d'occupation de notre compagnie nationale est supérieur de quatre points à la moyenne mondiale (62 % contre 58 %).

La ventilation du trafic kilométrique de passagers fait apparaître une nouvelle baisse de la part des long-courriers (67,3 % contre 69,3 %), le recul étant de plus d'un point sur l'Amérique du Nord (21,6 % contre 22,7 %). Les principaux progrès concernent l'Afrique et le Proche-Orient. Rappelons que la part de ce dernier secteur est passée de 1,9 % en 1979 à 4,6 % en 1977.

#### b) *Le fret.*

Le développement du trafic de messageries, déjà sensible depuis 1972, s'est encore accentué et le tonnage kilométrique est ainsi passé en cinq ans de 569 à 1 164 millions de tonnes-kilomètre.

62 % de cette activité ont été réalisés par les vols tout cargo assurés par les Boeing 707 et Boeing 747, ces derniers pouvant emporter plus de cent tonnes de fret. La capacité totale offerte par les « 747 » égale maintenant celle des soutes des Boeing 707.

Sur ce point, la progression d'Air France est nettement plus rapide que celle de l'ensemble de ses concurrents.

Le trafic de messageries s'effectue principalement sur l'Amérique du Nord, l'Asie, l'Afrique, l'Amérique du Sud et le Proche-Orient.

Le développement a été généralement plus rapide sur les liaisons long-courriers (+ 25 % en 1977 sur l'Atlantique Nord) que sur les lignes moyen-courriers (Europe : + 6 %).

\*  
\*\*

L'ensemble de ces résultats place Air France au neuvième rang mondial pour le trafic total et au cinquième pour le trafic international. On notera tout particulièrement la vive progression (10,7 %) des services non réguliers.

La compagnie se situe, en France, au cinquième rang des industries exportatrices.



## 2° PREMIERS RÉSULTATS ENREGISTRÉS EN 1978

La progression constatée au cours des huit premiers mois a été plus rapide que l'an dernier en passagers/kilomètres : + 9,8 %. Le coefficient d'occupation s'est même sensiblement amélioré : 63,5 contre 61,9. Pour le fret, l'augmentation a été moins importante que précédemment : + 11 %, mais encore très sensible.

## 3° RÉSULTATS D'EXPLOITATION DU CONCORDE

Le nombre de passagers transportés en supersonique et le coefficient d'occupation du Concorde ont évolué comme suit, de 1976 à 1977 :

LIGNES	NOMBRE DE PASSAGERS		COEFFICIENT d'occupation.	
	1976	1977	1976	1977
			Pourcentage.	
Paris—Rio .....	12 631	13 044	63,8	63
Paris—Caracas .....	2 616	4 350	35,4	41,8
Paris—Washington .....	12 064	21 433	74,1	50,3
Paris—New York .....		4 290		
Total .....	27 311	43 117	62,3	53,1

On note que, si le nombre des passagers a substantiellement augmenté, le coefficient d'occupation a notablement décliné d'une année à l'autre, en particulier sur Washington où la mise en service de Paris—New York n'est cependant intervenue que le 22 novembre 1977.

Pour les neuf premiers mois de 1978, les résultats sont cependant plus encourageants, puisque le coefficient d'occupation a été de 65 % sur New York et de 64,1 % sur Rio-de-Janeiro. Sur Washington, où le remplissage était tombé à 33 %, une forte remontée a été enregistrée depuis la récente mise en service de la liaison Paris—Mexico via la capitale fédérale américaine.

## D. — Situation financière.

### 1° RÉSULTATS DE L'EXERCICE 1977

La compagnie est parvenue à équilibrer les résultats d'exploitation de son réseau subsonique en réalisant un bénéfice de 42,6 millions de francs au lieu d'une perte de 197,7 millions de francs, en 1976. Il est vrai que ces chiffres tiennent compte de

l'inscription en recettes des compensations financières versées par l'Etat au titre de la duplication Roissy-Orly et du maintien en service des Caravelle, soit 192,5 millions de francs.

De son côté, le compte d'exploitation supersonique présente un déficit de 24,8 millions de francs, après octroi d'un versement compensateur de 283,6 millions de francs au titre des charges inhérentes à l'utilisation du Concorde.

Sous réserve de ces versements, s'élevant à 476,1 millions de francs, le bénéfice global d'exploitation de la compagnie atteint donc 17,8 millions de francs.

Sans contester que l'aide accordée par l'Etat soit justifiée, on ne peut donc que constater une certaine aggravation de la situation par rapport à l'exercice précédent.

## 2° PRÉVISIONS POUR L'EXERCICE 1978

Les prévisions du précédent exercice permettent d'escompter, pour le service subsonique, un solde bénéficiaire de 160 millions de francs en tenant compte d'une provision pour aléas de 50 millions de francs et des contre-parties prévues par le contrat d'entreprise, soit 210 millions de francs (dont 110 millions pour la duplication Roissy-Orly et 82,5 pour la Caravelle).

Pour l'exploitation supersonique, on prévoit un déficit résiduel de l'ordre de 25 millions de francs, après octroi d'une compensation de l'Etat de l'ordre de 310 millions de francs.

Ces chiffres reflètent une certaine amélioration de la situation, l'accroissement des subventions de l'Etat : 520 millions de francs contre 476 en 1977, ayant pour contrepartie un accroissement du solde résiduel, soit 135 millions de francs contre 17,8 en 1977.

On mesure toutefois, par là, le poids financier que représente pour le pays l'exploitation du Concorde.

## II. — UNION DES TRANSPORTS AERIENS

### A. — La flotte.

#### 1° COMPOSITION

Au 1<sup>er</sup> septembre 1978, la compagnie UTA disposait de seize appareils se répartissant comme suit par type :

DC 10 30 .....	6
DC 8 63 .....	2
DC 8 62 .....	3
DC 8 53 .....	1
DC 8 55 cargo .....	3
DC 8 63 cargo .....	1

Cette flotte sera complétée par deux Boeing 747 cargo qui entreront respectivement en service fin 1978 et fin 1979.

A ces appareils s'ajoutent les avions de compagnies filiales de l'UTA :

Air Polynésie, qui dispose de :

- 3 Fairchild F-27 A2;
- 1 Super Twin Otter 300 de Havilland ;
- 1 Twin Otter 200 de Havilland ;
- 1 Britten Norman.

Air Hébrides :

- 2 Fairchild F 27 A.

#### 2° UTILISATION DES APPAREILS

L'utilisation journalière moyenne de ces avions atteint 11 h 21 pour le DC 8 63 cargo. Elle est respectivement de 10 h 44, 10 h 26 et 10 h 11 pour les DC 10 30, DC 8 55 cargo et DC 8 63 (passagers). Cette durée tombe à 8 h 12 pour le DC 8 62 et 4 h 27 pour le DC 8 53.

Ces chiffres, dans l'ensemble très élevés, reflètent l'intense utilisation du matériel de la compagnie.

## B. — Evolution du trafic.

### 1° ANNÉES 1976 ET 1977

Le nombre des passagers payants a crû dans l'ensemble de 11,3 % en passant de 675 828 à 751 883.

Traduit en passagers/kilomètres, la progression est un peu moins sensible bien que la distance moyenne parcourue reste élevée, soit 5 227 kilomètres, reflétant le caractère exclusivement long courrier de l'exploitation de la compagnie.

L'évolution a été nettement meilleure sur le secteur africain (+ 12,6 %) que sur l'Extrême-Orient - Pacifique (+ 6,6 %) qui représente cependant encore plus de 52 % du total.

Concernant le fret, pour lequel l'UTA s'est toujours particulièrement distinguée, l'augmentation est spectaculaire en Afrique (+ 40,2 %) tandis que les résultats sont stationnaires en Extrême-Orient - Pacifique.

Dans ce domaine, la réussite la plus remarquable de l'entreprise est le ravitaillement en pièces détachées de l'usine de montage de Peugeot installée au Nigéria. En effet, ce sont 28 654 tonnes de matériel qui ont été ainsi acheminées à partir de Lyon en 1977 nécessitant la mise en œuvre de 656 vols sur DC 8 à la cadence de 13 par semaine.

C'est pour faire face à un doublement de la cadence de ce pont aérien qu'UTA a passé commande de deux Boeing 747 cargo qui pourront emporter chacun 120 tonnes de matériel.

Au total, la compagnie voit cependant son trafic de marchandises dépasser pour la première fois la barre des 100 000 tonnes.

Qu'il s'agisse des passagers ou du fret, *les résultats obtenus se situent au-dessus de l'évolution du trafic mondial et de celui de l'ensemble des transporteurs aériens français.*

### 2° PREMIÈRES INDICATIONS CONCERNANT L'ANNÉE 1978

De janvier à fin août 1978, la progression du nombre des passagers/kilomètres a été identique à la tendance enregistrée en 1977.

Pour le fret, l'augmentation, bien que moins forte, a été encore très sensible (+ 23,9 %). Au total, le coefficient de chargement s'est maintenu au taux très satisfaisant de 60,4 %.

On notera à ce propos que le coefficient de remplissage passagers est particulièrement élevé sur l'Extrême-Orient (65,3 %) et le faisceau Transpacifique (69,1 %) où la compagnie est affrontée à la concurrence particulièrement sévère des compagnies américaines, australiennes et japonaises.

A titre d'exemple, nous avons noté les excellents résultats enregistrés sur Nouméa-Tokyo, ligne ouverte en 1974 et dont le trafic est passé de 3 000 passagers en 1975 à 13 500 en 1977.

#### **C. — Modifications apportées au réseau en 1977 et 1978.**

Les seuls changements intervenus dans ce domaine concernent le nombre des services. C'est ainsi qu'une quatrième fréquence a été ouverte en DC 10 sur la liaison Europe - Extrême-Orient.

En revanche, un service sur trois a été supprimé sur l'Afrique du Sud en raison de la décision des autorités gabonaises d'interdire l'escale de Libreville aux vols à destination de l'Afrique du Sud.

Pour l'avenir, il est prévu de retirer du service les avions DC 8 sur le réseau Extrême-Orient - Pacifique et de renforcer notablement les fréquences sur l'Afrique.

#### **D. — Résultats financiers.**

En 1977, pour un chiffre d'affaires hors taxes de 2 480 millions de francs, la compagnie a dégagé un solde créditeur de 61 millions de francs et un bénéfice de 33,7 millions de francs contre 12,9 millions de francs en 1976.

Pour l'exercice 1978, les résultats connus permettent d'escompter une nouvelle progression des résultats de l'entreprise.

### III. — AIR-INTER

#### A. — La flotte.

##### 1° COMPOSITION

Au 1<sup>er</sup> septembre dernier, les appareils exploités par la compagnie se présentaient comme suit :

Airbus .....	3
Mercure .....	10
Caravelle XII .....	5
Caravelle III .....	16
Fokker 27 .....	9

Depuis lors, 2 Airbus nouveaux ont été livrés à la compagnie.

En outre, Air-Inter a passé commande, en juillet dernier, d'un sixième Airbus qui devrait entrer en service courant 1980.

En ce qui concerne les Caravelle dont l'entretien est confié à Air France, le retrait progressif du service de ces avions posait naturellement un problème, mais un accord a été passé entre Air-Inter et la compagnie nationale, aux termes duquel cette dernière continuera à assurer la maintenance de ces appareils.

##### 2° CAPACITÉ OFFERTE

En termes de capacité, les sièges/kilomètre offerts se répartissaient comme suit, par type d'appareil :

Airbus .....	612 595 000
Mercure .....	1 689 033 000
Caravelle XII .....	548 081 000
Caravelle III .....	1 039 771 000
Fokker .....	277 604 000

Depuis 1976, on note un accroissement très important de la part des Airbus qui dépassera sans doute celle des Caravelle III en 1979.

## B. — **Activité de la compagnie.**

### 1° **TRAFIC EN 1977**

Le nombre de passagers transportés, charters inclus, est passé de 5 129 600 en 1976 à 5 540 879 en 1977. Le rythme de croissance qui avait été particulièrement élevé de 1975 à 1976 (+ 11,6 %) a donc marqué une légère décélération (+ 7,5 %). Le coefficient de remplissage reste un peu trop élevé, soit 65,2 %, bien qu'en légère diminution sur 1975 où il avait atteint 66,7 %.

Comme les années précédentes, le trafic subit au cours de l'année de sensibles variations avec deux pointes marquées en juin (560 000) et septembre (535 000). On continue également à observer de fortes pointes horaires en début et fin de journée et une baisse très sensible en fin de semaine. Il apparaît donc nécessaire d'accentuer encore l'effort entrepris, dans le cadre du plan tricolore, pour inciter les passagers à utiliser les vols les moins chargés.

Parmi les actions promotionnelles récentes, il convient de signaler le lancement aux Etats-Unis, au Canada et au Japon, de la carte « France-Pass » qui, moyennant un versement forfaitaire, donne aux ressortissants de ces pays la possibilité d'effectuer un certain nombre de voyages gratuits sur tous les vols blancs et bleus de la compagnie.

En ce qui concerne le fret qui a atteint 23 718 tonnes et reste une activité assez marginale, on peut s'attendre à une progression sensible avec la mise en service des Airbus dont les soutes peuvent recevoir quatre palettes ou 12 tonnes en vrac (contre 1,5 tonne pour les Caravelle et 3 tonnes pour les Mercure).

### 2° **PREMIERS RÉSULTATS DE 1978**

Le nombre de passagers transportés au cours des huit premiers mois du présent exercice dépasse de 7,4 % le chiffre de l'an dernier, résultat légèrement supérieur aux prévisions.

Cette évolution peut être considérée comme satisfaisante si l'on considère que le trafic du mois d'août a été pénalisé de 11 % par la grève du zèle des contrôleurs de la navigation aérienne (perte estimée : 45 000 passagers) ; ce sont surtout les lignes à vocation touristique qui ont été affectées, leurs pointes se situant en fin de semaine.

### 3° EVOLUTION PAR LIGNE

Comme nous l'avions précédemment constaté, l'essentiel du trafic est assuré par les liaisons radiales, qu'il s'agisse de lignes d'affaires ou à vocation touristique. La part des transversales dépasse, en effet, de peu 11,3 %.

En ce qui concerne les premières, nous avons noté que les principales ont, cette année, un taux de développement supérieur à la moyenne : Paris—Mulhouse : + 10,4 % ; Paris—Bordeaux : + 9,4 % ; Paris—Lyon : + 8,6 % ; Paris—Toulouse : + 9,5 % ; Paris—Brest : + 9 %.

Mais le fait vraiment nouveau est la progression rapide enregistrée sur les liaisons à vocation touristique telles que Paris—Toulon : + 30 % ; Paris—Nîmes : + 13,3 % ; Paris—Montpellier : + 12,8 % ; Paris—Perpignan : + 12,6 % ; Continent—Corse : + 11,5 %.

### C. — Résultats financiers.

L'amélioration déjà constatée en 1976 s'est encore accentuée en 1977 où le bénéfice net après impôts s'est élevé à 20 764 585 F contre 15,7 millions de francs en 1976.

Ce résultat très satisfaisant reflète l'amélioration de la productivité de l'entreprise qui, de 1973 à 1976, a vu son trafic s'accroître de 43,2 % tandis que ses effectifs salariés ne progressaient que de 6,1 %.



## IV. — L'AÉROPORT DE PARIS

### A. — Evolution du trafic.

#### 1° RÉSULTATS DE L'ANNÉE 1977

Le trafic enregistré en 1976 se présente comme suit, par rapport à l'exercice précédent :

Mouvements d'avions : 337 800 (+ 0,5 %) ;

Passagers : 22,1 millions (+ 3,3 %) ;

Fret : 455 000 (+ 11,4 %) ;

Poste : 54 000 (+ 7 %).

Bien que le taux de croissance du nombre de passagers ait été légèrement inférieur à celui de la décennie 1966-1976, soit 10,4 %, on peut être satisfait de cette progression, la plus forte enregistrée depuis 1972.

De même, le tonnage de fret marque une sensible reprise, contrastant avec la stagnation constatée en 1975.

Par rapport aux grands aéroports internationaux du monde occidental, Paris se situe au sixième rang pour les passagers, derrière New York (44,9 millions), Chicago (43,6), Londres (30,3), Atlanta (30) et Los Angeles (28,4), devant San Francisco (20,2) et Dallas (19).

Pour le fret, nous occupons toujours la troisième place en Europe, après Londres (565 000 tonnes) et Francfort (541 000 tonnes).

Cependant, notre position dans ce domaine s'est plutôt améliorée, compte tenu des taux d'accroissement généralement inférieurs au nôtre enregistrés sur les principales plates-formes aériennes (+ 9,5 % à Londres et Francfort).

#### *Répartition entre les trois aérodromes.*

Depuis mars 1977, où il a été procédé à une reconversion du Bourget, la répartition du trafic entre les différents aérodromes souligne la très sensible régression d'activité de cette dernière plate-forme. Le tableau suivant rend compte de cette évolution :

	MOUVEMENTS d'avions.	PASSAGERS	FRET
Orly .....	59	59	36,3
Roissy .....	35	39	63,3
Le Bourget .....	9	2	0,4

En dehors de la situation particulière du Bourget, on notera la prédominance affirmée de Roissy pour le fret.

### *Physionomie du trafic.*

Pour les passagers, on observe que, comme en 1976, 42 % des voyages sont à destination ou en provenance d'Europe et 28,2 % de France métropolitaine.

Des progrès sensibles ont été réalisés sur les liaisons avec le Proche et le Moyen-Orient et l'Atlantique-Nord. Bien que la tendance aille dans le sens de l'allongement des divers parcours effectués, un peu moins de six passagers sur dix ont accompli des étapes inférieures à 1 000 kilomètres, ce qui souligne la prédominance des moyen-courriers.

On note, de plus, que les touristes, qui n'étaient que 25 % des voyageurs en 1960, en représentent aujourd'hui plus de la moitié.

En ce qui concerne les marchandises, on trouve au premier rang l'Europe, suivie de l'Amérique du Nord, de l'Afrique et du Moyen-Orient. Mais, compte tenu des distances, ce sont, en termes économiques, les liaisons avec les Etats-Unis, le Proche-Orient et le Moyen-Orient (au total : 84,5 %) et l'Afrique qui sont de loin les plus intéressantes.

Ce sont les trois principales compagnies françaises : Air France, Air-Inter et UTA, qui alimentent l'essentiel du trafic de passagers et de marchandises.

La place du trafic import-export d'Aéroport de Paris dans notre commerce extérieur est naturellement faible en tonnage, mais, en valeur, il se chiffre à 7 % de nos échanges avec l'étranger.

### *Premières indications concernant l'exercice 1978.*

Le trafic enregistré au cours des huit premiers mois de l'année en cours s'inscrit en progression de 5,6 % pour les passagers et de 11,4 % pour le fret.

Cette évolution est légèrement moins favorable que prévu pour les voyageurs mais on espère que l'augmentation sera, en fait, de 6,5 % pour l'ensemble de 1978, soit un point de moins que l'envisageait le Plan. En revanche, les résultats obtenus en matière de marchandises sont supérieurs aux prévisions. Le trafic a été notamment influencé en baisse par la grève des aiguilleurs du ciel.

En dépit de ce léger coup de frein, le compte d'exploitation devrait être pratiquement équilibré grâce, il faut bien le dire, au faible niveau des investissements.

## B. — Bilan d'exploitation.

Malgré une progression sensible des recettes, soit 1 275 millions de francs contre 1 120 millions de francs en 1976, le solde du compte d'exploitation de 1977 a été encore négatif, soit — 9 millions de francs.

Ce résultat est imputable à l'alourdissement des dépenses d'exploitation : 1 083,9 millions de francs contre 916 en 1976, et aux charges financières.

Compte tenu d'une nouvelle présentation des comptes, il n'est pas facile d'établir une comparaison avec l'exercice précédent. Précisons cependant que, sur des bases comparables, la perte totale a été de 32 millions et le déficit d'exploitation de 17 millions de francs contre 63 en 1976.

Nous avons noté avec satisfaction une réduction sensible de l'endettement qui ne représentait plus que 2,2 fois le montant des produits contre plus de quatre fois en 1973. Les perspectives à moyen terme sont donc favorables.

## C. — Perspectives de développement de Roissy.

Sur la base d'études faisant état d'un accroissement des trafics de passagers et de fret de 7,9 % et 12 % par an, de 1978 à 1982, le plan d'entreprise de l'Aéroport de Paris prévoit la réalisation progressive à Roissy d'une nouvelle aérogare dont le premier module serait partiellement mis en service en 1981 et complété en 1982. Un second module pourrait ensuite être ouvert en 1983.

Conformément à ces orientations, la reprise des travaux de cette aérogare est intervenue en cours d'année.

L'objectif recherché est, en tout état de cause, d'utiliser au mieux les capacités existantes et de concilier celles-ci avec la satisfaction des besoins du public. Ceci pose indirectement le problème de la répartition des compagnies entre Orly et Roissy et des liaisons des deux plates-formes aériennes principales entre elles et avec Paris.

## D. — Liaisons Paris—Roissy, Paris—Orly, Orly—Roissy.

En dépit des efforts entrepris, des liaisons entre Paris et ses aéroports ne jouent encore qu'un rôle marginal en raison des ruptures de charge qu'elles supposent, inconvénient auquel s'ajoute la situation inadéquate des points d'embarquement et des défec-

tuosités de leurs équipements. Ces imperfections s'additionnent pour le passager qui tente de se rendre d'un aéroport à l'autre en traversant l'agglomération parisienne qui forme, en quelque sorte, écran entre les aéroports Nord et Sud de la capitale. C'est ainsi que 9% environ des passagers aériens empruntent Roissy-rail et 4% seulement Orly-rail. On a noté, cependant, une légère amélioration en 1977 et l'introduction de la carte orange sur Orly-rail devrait rendre ce service plus attractif.

#### **E. — Les problèmes d'environnement.**

**Aéroport de Paris a développé une politique de concertation avec les autorités départementales et communales pour étudier les moyens de réduire les nuisances, en particulier de bruit, dans toute la mesure compatible avec l'activité commerciale de l'établissement.**

**Les mesures prises ou à l'étude sont principalement de trois ordres : modification des trajectoires aériennes, insonorisation (ou rachat) des bâtiments, réduction du bruit des réacteurs.**

**En ce qui concerne le premier point, la trajectoire dite de la plaine de France à l'ouest de Roissy a été adoptée, du moins pour les avions bruyants de l'ancienne génération.**

**En matière immobilière, l'Aéroport de Paris a procédé ou procédera dans la zone de Roissy à l'achat de 20 immeubles par an. Sur le périmètre d'Orly, il se propose d'acquérir 44 immeubles en 1978 et 65 en 1979, et de procéder à des travaux d'insonorisation à concurrence de 20 millions de francs en 1978 et 16,7 en 1979.**

**La couverture de cette action importante sera assurée par le fonds spécial créé à cet effet et par des emprunts spéciaux souscrits dans ce but. Au sujet de l'aéroport de Chavenay, les études sont en cours en collaboration avec les collectivités intéressées pour mettre au point des trajectoires appropriées.**

## V. — LES CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

### 1° Le Concorde.

Le moment nous paraît aujourd'hui venu de faire un bilan objectif de l'opération Concorde qui a provoqué des réactions passionnées et, dans l'ensemble, très favorables de l'opinion publique.

*Sur le plan technique*, l'appareil constitue, personne ne le conteste, une prouesse qui fait honneur au talent des ingénieurs britanniques et français. Cet appareil civil ne s'inspire, en effet, directement d'aucun appareil militaire, et ses créateurs ont dû, en conséquence, innover dans tous les domaines pour se plier aux servitudes particulières de sécurité et d'économie inhérentes au transport de passagers. A ce point de vue, le plus grand mérite de l'œuvre accomplie a donc été d'administrer au monde la preuve que la technique franco-britannique pouvait surpasser celle des pays les plus évolués et, en particulier, des Etats-Unis et des Soviétiques.

*Sur le plan commercial et financier*, le dossier est malheureusement plus difficile à plaider et il est un peu trop facile d'attribuer la mévente de l'appareil à la mauvaise volonté américaine ou soviétique. En réalité, le placement de l'avion auprès des compagnies aériennes s'est heurté à deux obstacles essentiels : son prix de vente, reflet atténué du prix de revient de sa construction et son coût d'utilisation.

Il n'est pas aisé de chiffrer exactement le prix de revient de Concorde, celui-ci dépendant naturellement de l'importance de la série réalisée ; mais en se basant sur les seize exemplaires construits, on peut estimer que ce prix unitaire s'élève à 460 millions de francs ; encore ce chiffre nous paraît-il un minimum car, si l'on considère que, pour la France seule, la somme consacrée au développement et à la construction dépassera 10 milliards de francs, on serait plus près de la vérité en parlant de 600 millions de francs. De plus, à cette estimation, il convient d'ajouter le coût des rechanges indispensables.

Le fait que les compagnies acheteuses (BAC et Air France) n'aient pas acquis les appareils aux prix que nous venons d'indiquer mais sur une base que l'on espérait plus large ne change rien à la dure vérité des coûts évoqués ci-dessus.

On notera, de plus, que nous avons basé nos calculs sur le nombre d'appareils construits et non sur celui des avions vendus...

Un deuxième obstacle à la commercialisation du supersonique franco-britannique est son coût d'exploitation.

Il est certes artificiel de fournir une indication sur le prix du passager/kilomètre qui est naturellement fortement influencé par le coefficient d'occupation de la ligne considérée ; cependant, la comparaison établie entre Concorde et Boeing 747 sur Paris—New York est significative. Sur cette base, le passager/kilomètre ressort à 1,4384 F pour le supersonique et 0,461 F pour le Jumbo-Jet américain.

On observera à ce propos que le handicap du Concorde déjà important au départ, a été considérablement aggravé par l'accroissement du prix du kérosène, la consommation de ce carburant sur l'étape considérée étant de 76 tonnes sur Concorde (100 places) et de 81 tonnes pour le B. 747 (450 places).

Le Gouvernement reconnaît d'ailleurs implicitement cette différence dans les coûts d'exploitation en consentant à Air France une aide compensatrice qui dépassera 300 millions de francs pour le présent exercice.

#### *Possibilités d'élargissement du marché.*

En ce qui concerne notre pays, Air France, soutenue par les autorités de tutelle, cherche en premier lieu à mieux utiliser sa flotte de quatre appareils. C'est dans ce but que la liaison Paris—Washington a été prolongée jusqu'à Mexico et qu'on envisage une desserte de Dallas, à partir de la capitale fédérale américaine, par la compagnie Braniff, et la prolongation de Paris—Rio sur Buenos-Aires.

Des négociations se poursuivent également avec les Soviétiques et les Japonais pour réaliser une liaison Paris—Tokyo mais on se heurte, dans ce domaine, à l'opposition des Russes concernant le survol de la Sibérie, et aux sérieuses réserves des Nippons relatives à l'atterrissage sur le nouvel aéroport de Narita. On sait, en effet, la vive pression qu'exercent au Japon les milieux écologistes qui étaient même parvenus à retarder de quatre ans l'ouverture de cet aéroport.

Quant aux chances de vendre l'appareil à des transporteurs étrangers, elles semblent aujourd'hui à peu près nulles et les tentatives effectuées vont plutôt dans le sens des formules de location ou de « leasing ».

On ne peut s'étonner, dans ces conditions, que les deux Gouvernements concernés aient décidé de ne pas poursuivre la chaîne de fabrication au-delà du seizième exemplaire.

Il n'en reste pas moins probable que la technique supersonique s'imposera un jour dans le domaine commercial comme elle l'a

*déjà fait sur le plan militaire*, et Concorde aura donc ouvert la voie à une mutation décisive du transport aérien. Il faut donc s'attendre à ce que cet avion connaisse des successeurs, sans doute plus vastes et performants. C'est pourquoi nous nous félicitons que le Gouvernement ait décidé d'ouvrir les crédits nécessaires au maintien d'une petite équipe d'ingénieurs spécialisés susceptibles de relancer dans l'avenir un nouveau programme supersonique qui ne pourra, bien entendu, se développer qu'en collaboration avec nos partenaires européens.

## 2° L'Airbus A 300 B.

Le fait majeur concernant cet appareil est la percée réalisée sur le marché américain par la commande d'Eastern Air Line (23 achats fermes et 9 options) et, de façon générale, par la très sensible amélioration de son dossier commercial qui se manifeste par le développement en un an du nombre des ventes fermes, de 42 à 116 et des options de 27 à 54 ; encore ces chiffres ne tiennent-ils pas compte des intentions d'achat manifestées mais non concrétisées, portant sur 22 exemplaires.

De plus, compte tenu des indications recueillies auprès des compagnies clientes, on peut raisonnablement escompter que le nombre des ventes dépassera, d'ici la fin de 1980, 400 exemplaires, ce qui permet d'envisager, en tout état de cause, la rentabilisation de l'opération.

On notera que le plus grand nombre de ces commandes et options visent le modèle B 4 dont le rayon d'action est de 4 500 à 5 600 kilomètres.

Ce succès même suppose évidemment un renforcement de la cadence de fabrication qui devra être portée à deux appareils par mois en novembre, et à trois en juillet 1980.

Précisons, en outre, que le prix de vente 1978 de l'avion (hors équipements commerciaux et modifications techniques particulières) est de 24,5 millions de dollars pour la version B 2 et de 25,54 millions de dollars pour la B 4.

### *Comparaison avec les appareils concurrents.*

En dehors du faible niveau sonique de ses moteurs qui a séduit de nombreux exploitants et grandement facilité la certification de l'avion, l'Airbus A 300 se distingue par son faible coût d'exploitation au siège/kilomètre, notamment sur des étapes de l'ordre de 900 kilomètres. Sur une telle distance, il est 7 % moins coûteux que le DC 10, et 16 % moins cher que le Boeing 727.

Nous avons noté, enfin, que si les appareils proposés à la clientèle par Airbus-Industrie sont équipés de moteurs General Electric CF 6-50, identiques à ceux montés sur les DC 10, l'avion peut également être offert avec moteurs JT 9 D Pratt et Whitney (ceux-là même qui équipent le Boeing 747) ou de réacteurs Rolls-Royce RB 211 (Lockheed 1011).

Ce choix de moteurs différents est de nature à faciliter grandement la commercialisation de l'avion et pourrait notamment séduire les Britanniques, plus préoccupés de la bonne marche de Rolls-Royce que de la situation de leur fabrication de cellules.

\*  
\* \*

Votre commission constate avec une vive satisfaction que la France et ses partenaires allemands et espagnols paraissent enfin tenir avec Airbus un projet appelé à un brillant avenir qui n'est pas sans rappeler le cas de la Caravelle, avec des perspectives sans doute nettement meilleures.

### 3° Les projets A 310 et « Jet ».

Alors que l'opération Airbus se caractérise par une grande continuité qui explique en partie son succès, il n'en est pas de même pour les projets concernant le moyen-courrier.

On est passé, en effet, en deux ans d'une tentative d'accord avec Douglas pour réaliser un appareil dérivé de Mercure équipé du moteur CF M 56 de 10 tonnes (SNECMA - General Electric) et d'une capacité de 160 places, à un avion biréacteur (toujours équipé de CF M 56) dénommé Jet, de 130 à 160 places, pour lequel une collaboration européenne était recherchée, notamment avec l'Allemagne et le Royaume-Uni, à la priorité donnée aujourd'hui à une version raccourcie de l'Airbus A 310 offrant 200 sièges.

Ce choix ainsi que le report à plus tard du lancement du Jet paraissent avoir été motivés par la vive pression de nos partenaires allemands, eux-mêmes influencés par le choix de la Lufthansa.

Quoi qu'il en soit, il est aujourd'hui acquis que nous nous orientons vers la réalisation d'un appareil de la classe des 200 places, en laissant donc libre, au moins provisoirement, le créneau des « 120-140 sièges » se situant entre le Boeing 737-200 et le Boeing 727-200.

Ce choix de l'A 310 est en quelque sorte matérialisé par soixante commandes et options : de la Lufthansa (25), d'Eastern Air Line (25), de la Swissair (6) et d'Air France (4).



A l'heure présente, si le lancement du Jet est ainsi reporté, le montage financier de l'opération A 310 se trouve modifié par la décision des partenaires d'Airbus Industrie d'accepter l'entrée de la Grande-Bretagne dans ce consortium financier. De ce fait, à compter du 1<sup>er</sup> janvier prochain, la répartition des parts sera la suivante :

Société nationale aérospatiale . . . .	37,9 %.
Deutsche Airbus . . . . .	37,9 %.
British Aerospace . . . . .	20 %.
CASA (Espagne) . . . . .	4,2 %.

Aux termes de l'accord germano-anglo-français, la Grande-Bretagne devra en contrepartie de cette cession de parts acquitter un droit d'entrée de 50 millions de dollars.

Concernant le développement et la fabrication des appareils, elle participera à hauteur de 15 % à la réalisation des versions B 2 et B 4 d'Airbus et de 25 % à celle de l'A 310. Plus précisément, British Aerospace sera chargé de la voilure alors que le montage de la cellule se fera comme précédemment à Toulouse.

\*  
\* \*

Cette évolution continuelle des programmes et l'accord récemment conclu avec les Britanniques suscite de notre part quelques réflexions. Votre commission note, en effet, tout d'abord, que l'appareil de capacité moyenne (120-140 places) était considéré, jusque dans un passé récent, comme une formule pleine d'avenir, alors qu'elle est au moins provisoirement abandonnée aujourd'hui. Elle observe, en revanche, que l'A 310 va se heurter à la vive concurrence du Boeing 767, tandis que la firme de Seattle continue à occuper le créneau des 100-110 places avec son Boeing 737-200, modèle éprouvé mais déjà ancien, alors qu'Air France persiste à déclarer qu'elle a le plus urgent besoin de ce type d'avion.

Elle remarque de plus que cette évolution de notre politique des cellules laisse en suspens le sort du moteur CF M 56 dont nous allons maintenant dire quelques mots.

Concernant l'accord passé avec la Grande-Bretagne, elle observe que, contrairement à ses déclarations antérieures, le Gouvernement a donné finalement le feu vert à la demande anglaise malgré le refus de la Compagnie nationale britannique de commander des Airbus. Français et Allemands paraissent s'être contentés, en fait, en premier lieu, de la commande de la compagnie privée Laker et, en second lieu, de l'engagement de British Aerospace de ne pas

coopérer à la construction d'un avion concurrent d'Airbus (tel que le Boeing 767). Outre qu'on peut être sceptique sur la portée de cette promesse concernant Rolls-Royce, il est permis d'estimer que nos amis anglais vont participer à bon compte à une affaire qui s'annonce prometteuse.

#### **4° Le moteur CFM 56.**

Le report à une date ultérieure et non précisée du lancement du biréacteur européen JET pose un grave problème pour la SNECMA qui développe depuis cinq ans, en collaboration avec General Electric, le réacteur CFM 56 de 10/11 tonnes de poussée.

Il est permis, dans ces conditions, de se poser des questions quant à l'avenir de ce moteur dont il apparaît que la puissance ne pourrait être accrue au-delà des limites précitées.

En effet, pour la version A 310 de l'Airbus, une motorisation adéquate exige des réacteurs de l'ordre de 20/21 tonnes qui pourront être fournis soit par General Electric (CF 650 détaré, dérivé du moteur équipant les Airbus classiques et les DC 10), soit par Rolls Royce (RB 211 également détaré, dérivé du moteur équipant les Lockheed 1011).

Par ailleurs, le CFM 56 serait trop puissant pour être monté sur le moyen courrier de 100/110 places, réclamé par de nombreux utilisateurs.

La seule formule d'emploi du CFM 56, au moins sur le plan civil, nous paraît donc être à court terme la remotorisation des Boeing 707 envisagée par cette firme américaine. Mais, outre que ce projet paraisse incertain, on ne peut considérer qu'il soit de nature à justifier à lui seul le lancement d'un tel réacteur.

Nous aimerions donc que le Gouvernement nous précise ses vues concernant l'avenir du CFM 56, réussite technique incontestable, mais dont l'avenir commercial apparaît préoccupant.

#### **5° Les activités civiles**

##### **de la Société des Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation.**

Bien que la Société Marcel Dassault soit surtout orientée vers les fabrications militaires, sa contribution à la construction aéronautique civile n'est pas négligeable. Traduite en chiffre, elle représente en effet 23 % des commandes reçues par l'entreprise en 1977. On notera que plus de 90 % de ces commandes sont prises à l'exportation.

L'activité civile de la société porte sur la famille Mystère-Falcon, composée de trois types d'appareils :

— le Mystère-Falcon 20, biréacteur d'affaires destiné au transport de 8 à 14 passagers sur des distances atteignant 3 500 kilomètres à des vitesses de croisière pouvant atteindre 860 kilomètres à l'heure ;

— le Mystère-Falcon 10, biréacteur d'affaires destiné au transport de 4 à 7 passagers sur des distances atteignant 3 900 kilomètres, à des vitesses de croisière pouvant dépasser 900 kilomètres/heure ;

— le Mystère-Falcon 50, triréacteur à long rayon d'action pouvant transporter 8 passagers sur près de 6 500 kilomètres, à plus de 900 kilomètres/heure.

La mise au point et la commercialisation de ce dernier appareil, dont l'aérodynamique est extrêmement évoluée, ont beaucoup progressé dans les douze derniers mois. La certification est attendue pour fin 1978 et la livraison des premiers avions de série est toujours prévue pour mars 1979. *Près de 80 commandes ont été enregistrées, ce qui porte le total des Mystère-Falcon de tous types vendus à 662 exemplaires dont 450 aux Etats-Unis.*

Parmi ces avions, votre commission porte un intérêt particulier au Falcon-Gardian, dérivé du Mystère 20 G, appareil à grande autonomie horaire (7 heures) spécialement adapté à la surveillance maritime, dont l'administration américaine des gardes-côtes a commandé 41 exemplaires.

Lorsqu'on sait la difficulté de toute percée aéronautique sur le marché des Etats-Unis, on peut considérer cette commande comme une référence de la haute qualité de ce matériel pour lequel de nombreux pays ont déjà manifesté leur intérêt.

Soucieux de voir la France dotée de moyens efficaces de contrôle de sa zone économique maritime, nous souhaiterions connaître, à ce propos, les intentions du Gouvernement.

## VI. — LE PROBLEME DES CONTROLEURS AERIENS

Les difficultés qui opposent les contrôleurs aériens civils à leur autorité de tutelle ne sont pas nouvelles. Elles s'expliquent, en partie du moins, par le caractère particulier de ce corps qui se trouve isolé des autres catégories de salariés par la spécificité de son travail et de ses horaires.

Pour tenir compte de ces servitudes particulières, le Gouvernement a fait adopter par le Parlement un statut spécial (loi du 2 juillet 1964) aux termes duquel ces fonctionnaires bénéficient, notamment, d'avantages indiciers importants et de primes également substantielles (1), en contrepartie de l'interdiction de fait de recourir à la grève.

Au cours de ces dernières années et, en particulier, en 1973 et en 1978, l'activité des centres de contrôle aérien a été perturbée par des conflits majeurs qui ont revêtu la forme, soit d'arrêts de travail auxquels le Gouvernement a tenté de faire face en recourant au personnel militaire (plan Clément-Marot), soit de grève du zèle.

Cette dernière action, déclenchée au cours de la période exceptionnellement chargée du 28 juillet au 2 août, a, de ce fait, provoqué une confusion importante sur les aéroports, non seulement en France, mais chez nos voisins européens concernés par le franchissement de notre zone aérienne.

Préoccupée par cette situation, votre commission a pris contact avec les représentants des personnels et de l'administration.

### 1° Rappel des positions des syndicats et du Gouvernement.

Du côté des syndicats, que votre rapporteur a reçus au début de l'été, les revendications principales se ramènent à trois :

— intégration des primes (qui peuvent représenter jusqu'à 40 % des rémunérations) dans les salaires ;

Les intéressés font valoir, en effet, que ces primes ne sont pas revalorisées avec leurs traitements et qu'elles ne sont pas prises en compte pour la retraite ;

— abrogation des dispositions de la loi du 2 juillet 1964 interdisant « toute cessation concertée de travail » ;

Les contrôleurs estiment, en effet, cette disposition inacceptable et contraire à la Constitution ;

— augmentation des moyens techniques et des effectifs.

---

(1) Cf. Annexe.

Les officiers contrôleurs vont jusqu'à affirmer que l'insuffisance des effectifs et des moyens mis en œuvre compromettent la sécurité et ne permettent pas d'assurer l'écoulement du trafic, en particulier aux heures de pointe.

Enfin, mais ce point nous apparaît accessoire, les contrôleurs demandent un élargissement de l'espace aérien ouvert au trafic civil étroitement limité par celui réservé aux militaires.

## 2° Position du Gouvernement.

La position du Gouvernement consiste, tout d'abord, à rappeler que les restrictions au droit de grève ne concernent pas seulement les contrôleurs aériens, mais également de nombreux personnels de « sûreté » tels que les militaires, les policiers et les gardiens de prison, ainsi que plusieurs autres catégories de techniciens de l'Aviation civile, et que cette réglementation, qui n'est pas particulière à la France, se justifie par la nécessité d'assurer la continuité d'un service public dont l'interruption mettrait en cause la sécurité des personnes et des biens.

Il observe, en outre, que le préambule de la Constitution sous-entend ces cas particuliers en disant que : « Le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent. »

Enfin, le Gouvernement note que, s'agissant d'une disposition législative, seul le Parlement peut la modifier.

Concernant les rémunérations, le Ministre des Transports a récemment rappelé que les officiers contrôleurs bénéficient tout d'abord d'un classement indiciaire supérieur de 68 points à celui des corps de fonctionnaires de catégorie B dont ils sont issus, ce qui améliore leur traitement de 15 % environ. Il leur est accordé, en outre, des indemnités d'exploitation et de technicité qui ont été relevées respectivement de 8 et 20 % au 1<sup>er</sup> juillet dernier, sans parler des primes de surcharge et d'automatisation accordées à quelques catégories limitées. En sus de ces primes, le Gouvernement a décidé d'accorder aux personnels du contrôle aérien, au 1<sup>er</sup> janvier prochain, une allocation forfaitaire uniforme de 70 F.

Concernant la demande d'intégration de ces primes dans le traitement, le Gouvernement observe qu'une telle mesure conduirait à une révision de l'ensemble de la grille de la fonction publique. Il indique, par ailleurs, que rien n'empêche les personnels de cotiser pour se constituer une retraite complémentaire.

Au sujet des effectifs, le Ministre nous a précisé que ceux-ci augmentaient de 100 à 110 personnes chaque année et avaient ainsi atteint 2 500 personnes contre 1 850, en 1973.

Enfin, concernant les moyens mis en œuvre, le Gouvernement note que les 110 millions de francs de crédits annuels sont consacrés en parties égales à la modernisation et à l'acquisition de matériels nouveaux. Il souligne, à ce propos, qu'en raison même de cet effort financier important, notre industrie des aides à la navigation est considérée comme l'une des meilleures du monde.

\*  
\* \*

Ayant ainsi présenté de façon aussi impartiale que possible la thèse des uns et des autres, votre commission souhaite, tout d'abord, que le dialogue se rétablisse entre les parties intéressées sur des bases acceptables.

Elle juge, en particulier, que des arrangements sont susceptibles d'être conclus au sujet des primes qui pourraient, par exemple, être garanties au-delà d'une certaine ancienneté et devraient, en tout état de cause, être indexées sur les traitements.

Elle estime, enfin, nécessaire de prendre en compte au plan psychologique le fait que les contrôleurs aériens, isolés par leurs contraintes particulières de travail, ne se sentent pas suffisamment compris et considérés, et qu'il convient à la fois de leur ouvrir des débouchés de fin de carrière et de leur fournir des garanties en cas de maladie ou d'incapacité physique ne leur permettant pas de poursuivre leur activité.

## EXAMEN EN COMMISSION

M. Bernard Legrand a dressé, en premier lieu, un tableau de l'évolution du trafic aérien en 1977 et 1978. Il a indiqué, à ce propos, la vive progression enregistrée cette année de juin à septembre, notamment sur l'Atlantique Nord en raison des baisses de tarif pratiquées par certaines compagnies. Il a souligné, en outre, la tendance à la libéralisation des droits aériens résultant des initiatives américaines et la portée de la décision prise par la TWA de créer une troisième classe.

Il a noté l'apparition de plusieurs modèles nouveaux d'avions, spécialement dans la gamme des 200 places.

En ce qui concerne Air France, le rapporteur pour avis a particulièrement développé le problème du remplacement des Caravelle par des Boeing 737, qui se trouve bloqué pour 18 mois par le refus du personnel navigant d'accepter le pilotage à deux de ces appareils.

M. Legrand a observé à ce sujet que plus de 90 % des avions américains de ce type étaient conduits par deux navigants.

Au sujet du trafic, le rapporteur pour avis a noté qu'Air France se place au cinquième rang dans le monde pour le trafic international et fourni des précisions détaillées sur l'activité supersonique de la compagnie.

Concernant la situation financière, il a énuméré les charges spéciales de service public supportées par la société et noté que, sous réserve de la couverture de celles-ci, le bilan était à peu près équilibré.

A propos d'Air Inter, le rapporteur pour avis a jugé satisfaisante la situation de cette entreprise dont le trafic continue à se développer conformément aux prévisions.

A propos d'UTA, M. Legrand a souligné la progression spectaculaire du fret, activité dont le ravitaillement en pièces détachées de l'usine Peugeot implantée au Nigeria constitue un remarquable exemple.

Au sujet de l'Aéroport de Paris, le rapporteur pour avis a noté une progression satisfaisante du nombre de passagers et du tonnage de fret et souligné la croissance spectaculaire de la part relative des déplacements touristiques (50 % contre 25 % en 1960).

Au plan financier, il s'est félicité de l'amélioration de la situation, tout en indiquant que de nouveaux investissements vont être entrepris à Roissy pour faire face à l'accroissement du trafic.

A propos du Concorde, le rapporteur pour avis a reconnu qu'il s'agissait d'une réussite technique indiscutable mais déclaré qu'il était un échec commercial non moins patent.

M. Legrand a souligné, en revanche, que les possibilités de commercialisation de l'Airbus 300 et du moyen-courrier A 310 étaient très encourageantes. Il a souhaité à ce propos que la participation de la Grande-Bretagne à la construction de cet avion se traduise par l'achat de cet appareil par la compagnie nationale britannique.

En terminant son exposé, le rapporteur pour avis a dit les difficultés particulières que rencontre notre industrie des moteurs et exposé les motifs du conflit qui oppose les contrôleurs aériens à leur autorité de tutelle. A ce propos, M. Legrand n'a pas jugé opportun que le Parlement se saisisse actuellement des textes traitant de cette question.

Le rapporteur pour avis a répondu ensuite à diverses questions. A M. Parmantier, qui contestait la possibilité de piloter à deux certains « moyens courriers » et se référait sur ce point aux Caravelle d'Air Afrique, il a rappelé que 94 % des « 737 » étaient pilotés à deux et que cette réduction de l'équipage avait été rendue possible par les progrès techniques réalisés depuis la date de conception des Caravelle. Au même intervenant, qui marquait sa surprise de voir UTA ravitailler l'usine Peugeot du Nigéria sans disposer du matériel adéquat, il a précisé que le Nigéria était dans la zone d'action de cette compagnie et que celle-ci venait d'ailleurs d'acheter deux Boeing 747 cargos.

A M. Laucournet, qui regrettait que la question de l'aviation de troisième niveau, élément essentiel de l'aménagement du territoire, n'ait pas été abordée, il a reconnu cette lacune de son avis, tout en soulignant l'intérêt qu'il portait à cette activité qui devrait faire l'objet d'une étude spéciale de la commission.

\*  
\* \*

Sous réserve de ces observations, la commission a donné un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour l'exercice 1979 concernant l'Aviation civile.



## ANNEXE

### PRIMES ACCORDEES AUX OFFICIERS CONTROLEURS DE LA NAVIGATION AERIENNE

Les officiers contrôleurs de la circulation aérienne peuvent prétendre au bénéfice des primes suivantes :

#### 1. — Prime de technicité.

La prime de technicité est liée au grade et varie avec celui-ci ; son montant était le suivant au 1<sup>er</sup> janvier 1978 :

- OCCA/stagiaire : 385 F par mois ;
- OCCA/2 : 461 F par mois ;
- OCCA/1 : 538 F par mois ;
- OCCA/P : 615 F par mois.

Cette prime doit faire l'objet d'une augmentation au 1<sup>er</sup> janvier 1979 (+ 28 %) et une anticipation (+ 20 %) a déjà été consentie à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1978.

#### 2. — Prime d'exploitation.

La prime d'exploitation est liée :

- à l'emploi occupé ;
- et à l'organisme dans lequel les fonctions sont exercées.

Pour un centre de contrôle en route, ces primes étaient les suivantes au 1<sup>er</sup> janvier 1978 :

- contrôleur en cours d'acquisition de la qualification de contrôleur débutant : 506 F par mois ;
- contrôleur débutant : 676 F par mois ;
- contrôleur CCR : 842 F par mois ;
- premier contrôleur CCR : 1 012 F par mois ;
- chef d'équipe CCR : 1 181 F par mois.

Le taux de la prime d'exploitation est révisé annuellement tous les 1<sup>er</sup> juillet en fonction de l'évolution du rapport trafic contrôlé/effectifs.

Une revalorisation de + 8 % vient d'intervenir en conséquence à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1978.

Des mesures nouvelles concernant cette prime viennent d'être envisagées, à savoir :

a) Passage à un nouveau mécanisme de revision annuel qui ferait intervenir à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1979 la variation annuelle de l'indice INSEE et pour partie seulement le rapport trafic contrôlé/effectifs ;

b) Majoration de 70 F uniforme à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1979.

#### 3. — Prime d'automatisation.

Les personnels qui participent effectivement à l'expérimentation et à la mise en œuvre d'une nouvelle phase d'automatisation perçoivent une prime d'un montant mensuel de 105 F.

Cette prime est actuellement perçue par les contrôleurs des centres en route et des aéroports d'Orly et Roissy-Le Bourget, au bout de six mois d'activité dans un centre d'exploitation.

4. — *Prime de surcharge.*

Les contrôleurs exerçant leurs fonctions dans un centre en route ou sur les aérodromes d'Orly et Roissy-Le Bourget peuvent bénéficier d'une prime dite « Prime de surcharge » dont le montant mensuel est de 250 F.

Cette prime est normalement attribuée au bout de trois mois d'activité dans le centre concerné.

Le taux de cette prime va passer de 250 F à 300 F à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1979.

**Note.** — Il est envisagé d'intégrer pour les agents les percevant déjà la prime d'automatisation et la prime de surcharge dans la prime d'exploitation. Ainsi les trois primes regroupées bénéficieront-elles du mécanisme de réévaluation envisagée pour la prime d'exploitation.