

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 novembre 1965.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1966, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VII

Travaux publics et Transports.

AVIATION CIVILE

Par M. Gaston PAMS,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajoux, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champeboux, Michel Chauty, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean Filippi, Marcel Fortier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Hailgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, Louis Martin, François Monsarrat, André Morice, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pautzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, Charles Stoessel, Charles Suran, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadeplied.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1577 et annexes, 1588 (tomes I à III et annexe 26), 1594 (tome XVI) et in-8° 423.

Sénat : 30 et 31 (tomes I, II et III, annexe 30) (1965-1966).

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Air France :	
A. — Résultats obtenus en 1964.....	4
B. — Situation en 1965.....	6
II. — Union des Transports Aériens.....	8
III. — Air Inter :	
A. — Réseau exploité en 1964.....	10
B. — Flotte et résultats pour 1964.....	11
C. — Flotte et résultats en 1965.....	12
D. — Equipement	13
E. — Avenir du transport aérien intérieur.....	15
IV. — La construction aéronautique civile :	
A. — Le supersonique « Concorde ».....	18
B. — Le moyen-courrier à grande capacité.....	20
C. — Poursuite du développement de la « Caravelle ».....	21
D. — Le long-courrier géant.....	21

Mesdames, Messieurs,

Laissant à votre Commission des Finances le soin de procéder à une analyse approfondie des crédits de l'Aviation civile nous limiterons cette année notre étude aux problèmes que nous estimons essentiels du transport aérien intérieur et de la construction aéronautique.

Cependant, nous donnerons, d'abord, quelques indications sur les résultats obtenus et escomptés par nos compagnies aériennes sur le secteur international et les liaisons avec nos départements et territoires d'outre-mer.

I. — AIR FRANCE

A. — Résultats obtenus en 1964.

Air France a participé activement en 1964 au mouvement d'expansion qui a caractérisé le transport aérien mondial.

Une conjoncture économique favorable dans son ensemble et de nouveaux progrès dans l'utilisation de ses moyens ont permis à la Compagnie nationale de conjuguer l'accroissement de son trafic avec une notable amélioration de ses résultats financiers.

1° Evolution du trafic.

Le trafic s'est accru globalement de 9,5 % en tonnage kilométrique et de 11,6 % en passagers-kilomètres. Si l'on excepte les secteurs d'Afrique et d'Algérie, dont l'évolution relève de conditions bien particulières, on observe un accroissement de 17,3 % du tonnage kilométrique et de 12,9 % du nombre de passagers-kilomètres.

Ces valeurs situent favorablement le trafic d'Air France par rapport à la moyenne du transport aérien international (+ 17,6 % en tonnes-kilomètres ; + 18 % en passagers-kilomètres).

Il y a lieu de remarquer toutefois que, pour Air France comme pour l'ensemble des compagnies, le trafic long-courrier s'est développé plus vite que le trafic à moyenne distance (20,9 % contre 12,4 %). Ceci est essentiellement imputable au réseau européen dont le trafic progresse à un rythme plus modéré.

Sur l'Afrique et l'Algérie, les trafics globaux d'Air France accusent des régressions, qui sont respectivement de 26,3 % et de 23,1 %, du fait du partage du trafic avec les compagnies africaines, de la partition du trafic aérien français et de la diminution du nombre de Français résidant dans ces régions. Ces trafics ne représentent plus, en 1964, que 9 % de l'activité d'Air France, contre 37 % il y a cinq ans.

L'événement le plus marquant de l'année 1964 a probablement été la baisse des tarifs appliquée sur les lignes de l'Atlantique-Nord à partir du 1^{er} avril ; elle a engendré un développement sans précédent du trafic régulier des passagers (près de 27 % pour l'ensemble des compagnies, + 29 % pour Air France).

L'accroissement de l'offre ayant été limité, au total, à 4,6 % en tonnes-kilomètres et à 6,6 % en sièges-kilomètres, les coefficients de chargement, en tonnage comme en passagers, se sont élevés de 2 points 1/2 environ, dépassant respectivement 56 % et 55 %. Cette évolution favorable se traduit évidemment dans les résultats financiers d'exploitation.

2° Résultats financiers.

Les dépenses d'exploitation ont légèrement augmenté (1.758 millions, soit 2,8 % seulement de plus qu'en 1963), les conditions économiques ayant été relativement stables dans le monde et en France ; par ailleurs, un effort constant a été poursuivi avec vigueur pour atteindre une gestion plus précise et une meilleure utilisation des moyens.

Les effectifs (24.034 agents, fin 1964) ont marqué, au total, par rapport à 1963, une baisse de 3,61 % en moyenne annuelle. Du fait des ajustements de salaires, charges sociales et de l'évolution de l'ancienneté, une hausse des frais de personnel a été constatée. Mais elle n'est, au total, compte tenu de la baisse des effectifs, que de 4,9 %, contre 10 % par an, en moyenne, au cours des précédents exercices.

Les recettes d'exploitation, non compris l'indemnité de l'Etat, atteignent 1.735 millions ; elles ont augmenté de 6,1 %.

Les recettes commerciales proprement dites se sont accrues de 7,5 %, beaucoup plus qu'en 1963 (3,5 %), mais nettement moins que le trafic (9,5 %), ce qui accuse la baisse de la recette unitaire moyenne. Celle-ci est due aux réductions de tarifs survenues, souvent sous forme de tarifs promotionnels, dans certains secteurs importants (Atlantique-Nord, Proche-Orient), et à la part prise par les vols à la demande.

Les dépenses ayant marqué une variation bien moindre que les recettes, la situation financière s'est notablement améliorée. Le jeu du contrat d'exploitation avec l'Etat s'est traduit, pour 1964, par une indemnité de 41 millions, contre 94 environ en 1963.

Au total, le coefficient d'autonomie financière de la compagnie est passé de 94,7 % en 1963 à 97,7 % en 1964. Pour aboutir à l'équilibre sans indemnité d'exploitation de l'Etat, le progrès à réaliser, en résultat, n'est plus que de l'ordre de 2 % du chiffre d'affaires.

B. — La situation en 1965.

La tendance favorable constatée en 1964 s'est nettement confirmée en 1965. Les résultats acquis au cours des premiers mois de l'exercice permettent d'être optimistes sur les chances qu'a la Compagnie nationale d'atteindre cette année l'équilibre financier, pour peu que se maintienne une relative stabilité des salaires et des prix et que demeure satisfaisant le fonctionnement de l'entreprise.

1° Evolution du trafic.

Le développement du trafic, dans son ensemble, se poursuit heureusement, à un rythme dépassant même les prévisions faites par Air France.

A fin août, les résultats font apparaître, pour les huit premiers mois de l'exercice, un accroissement de 11,4 % des tonnes-kilomètres transportées et de 8,8 % des passagers-kilomètres. L'offre étant demeurée très prudente, les coefficients de chargement, qui avaient été de 55,3 % en tonnage et de 54,7 % en passagers pour les mois correspondants de 1964, ont atteint respectivement 58,2 % et 56,2 %.

Les résultats obtenus sur l'Atlantique-Nord sont très appréciables, compte tenu, notamment, de l'accroissement du caractère saisonnier du trafic d'Air France et de l'absence de groupe ethnique important d'origine française aux Etats-Unis. Alors que la moyenne des compagnies exploitant sur l'Atlantique-Nord retrouve à peine dans le trafic régulier l'accroissement de son offre et reste nettement en deçà de celui-ci pour l'ensemble du trafic (vols réguliers + vols « charters »), Air France constate un décalage notable et favorable, entre l'accroissement de son offre (+ 9,1 %) et celui nettement plus fort de son trafic, aussi bien régulier (+ 13,5 %) que total (+ 13,2 %).

Les résultats de l'Atlantique central et de l'Atlantique-Sud sont aussi très satisfaisants. La Compagnie nationale a remporté

notamment de grands succès sur l'Atlantique-Sud avec ses deux services directs, records du monde, Paris—Dakar—Buenos Ayres, et, tout récemment, Paris—Rio de Janeiro.

2° Résultats financiers.

L'estimation provisoire des résultats d'exploitation fait apparaître, à fin août, une avance de près de 20 millions sur la prévision. Pour les huit premiers mois de l'exercice, le coefficient d'autonomie financière de la Compagnie nationale est de 101,57 % (alors que la prévision était de 99,81 % seulement).

Il est permis de penser que, sauf événement imprévu jouant dans le sens défavorable d'ici la fin de l'année, ce résultat pourrait fort bien être au moins largement consolidé.

A fin août, en tout cas, les recettes excèdent de 6,6 % celles de 1964 (de 8 % même pour les seules recettes de trafic). Les dépenses, pour leur part, ne dépassent que de 1,7 % celles de 1964.

*
* *

II. — UNION DES TRANSPORTS AERIENS

A. — Activité en 1964.

Le trafic assuré par l'U. T. A. sur ses lignes régulières n'a augmenté que de 7 % en 1964, taux de progression assez faible qui s'explique par le fait que le réseau de la Compagnie se situe en dehors des secteurs à haut potentiel de trafic intéressant les nations les plus riches du monde.

En outre, la réduction des transports pour compte d'autrui, et en particulier de la Compagnie Air-Afrique qui met progressivement en œuvre son propre matériel, est venue peser sur les résultats d'ensemble de la Compagnie dont le trafic total a régressé de 9 %.

B. — Perspectives pour 1965.

Depuis le début de 1965, une nette progression du trafic a été enregistrée et la production en tonnes-kilométriques transportées sur les lignes de la Compagnie s'est accrue de 18 % au cours des sept premiers mois, tandis que le coefficient de remplissage passait de 53,1 à 57,3 %.

Compte tenu de la régression des vols à la demande et des frètements à des compagnies tierces, régression due principalement à l'accroissement des moyens propres d'Air-Afrique, le trafic total de l'U. T. A. a marqué une progression de 12,4 % en tonnes-kilomètres et de 11 % en recettes.

Cette évolution, qui dépasse les prévisions, est confirmée par l'examen des trafics effectués en août et septembre ; elle permet de bien augurer des résultats à attendre de l'exercice 1965.

Le taux d'expansion a été particulièrement remarquable sur la ligne Extrême-Orient - Pacifique : + 34 % contre + 3 % en 1964, et transpacifique : 52,9 % contre 4,7 % en 1964.

Cette évolution s'explique notamment par la reprise de la desserte commerciale de Sydney et par l'apport du trafic dû aux activités du Centre d'Essai atomique du Pacifique.

Mais cette conjoncture favorable risquerait d'être temporaire si un effort important n'était fait pour *l'équipement hôtelier de Tahiti* et de sa couronne d'îles proches et lointaines. De plus, la présence sur ces territoires d'un nombre important de techniciens percevant de hauts salaires provoque une regrettable « flambée des prix » qui en écarte les visiteurs éventuels ne disposant pas de ressources importantes, et demain peut-être les adhérents du Club Méditerranée qui avait commencé à s'implanter solidement là-bas.

C. — La flotte de la Compagnie.

Au 1^{er} juin 1965, la flotte exploitée comprenait :

- 6 DC 8 ;
- 8 DC 6 ;
- 2 DC 4 ;
- 1 DC 3 ;
- 1 Beechcraft 18.

Deux des DC 8 ont été équipés de nouveaux réacteurs à double flux qui améliorent sensiblement leur rendement sur les longues étapes.

De plus, la Compagnie doit prochainement entrer en possession d'un DC 8 F, avion cargo mixte, qui pourra transporter simultanément des passagers et du fret.

Enfin, l'U. T. A. examine avec Sud-Aviation la possibilité d'acheter des « Caravelle 11 » à grand rayon d'action, destinées à assurer la relève des « DC 6 » sur une partie de son réseau.

*
* *

III. — AIR INTER

A. — Réseau exploité en 1964.

<i>Lignes régulières :</i>	Fréquence hebdo- madaire.
Paris—Brest	3
Paris—Lorient—Brest	3
Paris—Bordeaux	13
Paris—Toulouse	19
Paris—Pau	4
Paris—Tarbes	2
Paris—Clermont-Ferrand	6
Paris—Lille	6
Paris—Marseille	27
Paris—Nîmes	10
Lyon—Bordeaux	3
Lyon—Clermont	6
Lyon—Marseille	6
Lyon—Nice	6
Lyon—Mulhouse	6
Lyon—Nîmes	3
Lyon—Perpignan	3
Lyon—Toulouse	3
Paris—Strasbourg	12
Paris—Mulhouse	6
Nantes—Bordeaux	3 à 5
Nantes—Lyon	6
Lille—Lyon	6
Paris—Nantes	8
Paris—Nantes—Lorient	4
Brest—Nantes	3
Quimper—Nantes	3

<i>Lignes saisonnières :</i>	Fréquence hebdo- madaire.
Paris—Biarritz	6
Biarritz—Tarbes—Nice	3
Paris—Dinard	2
Paris—la Baule	2
Paris— Lourdes	6
Paris—Perpignan	1
Paris—Quimper	1
Paris—Vichy—Nice	3
Tarbes—Nîmes—Ajaccio	1
Toulouse—Perpignan	1

B. — Flotte et résultats obtenus en 1964.

1° Flotte.

Durant l'année 1964, l'exploitation d'Air Inter a été assurée à l'aide de :

- 10 Viscount V. 708 appartenant à la société ;
- 3 Nord 262 ;
- et 1 ou 2 Caravelle affrétées à Air France.

2° Trafic.

L'ensemble de cette flotte a permis de transporter durant cette période 490.000 passagers, soit une augmentation de 54 % par rapport à 1963 (318.700).

Le coefficient de remplissage moyen s'établit, pour l'année entière et pour l'ensemble des appareils exploités, à 59 % au lieu de 56 % en 1963.

3° Résultats d'exploitation.

Le déficit d'exploitation des lignes exploitées par Air-Inter en 1964 a été de 6.800.000 F.

Cette insuffisance de recettes a été couverte, à concurrence de 2.400.000 F par l'Etat, pour les lignes subventionnées, et de 4.400.000 F par les collectivités locales.

C. — Flotte et résultats estimés pour l'année 1965.

1° Flotte.

La flotte exploitée actuellement sur les lignes d'Air-Inter se compose de :

- 11 Viscount ;
- 4 Nord 262 ;
- Air-Inter utilise, d'autre part, la capacité de 2 « Caravelle » d'Air France.

2° Trafic.

Pour les huit premiers mois de l'année 1965, la comparaison des trafics des principales lignes s'établit comme suit par rapport à la même période de 1964 :

	Passagers.	
	1964	1965
Paris—Bordeaux	19.385	30.695
Paris—Brest	6.484	10.225
Paris—Clermont	7.111	12.745
Paris—Lille		3.445
Paris—Lorient	4.147	6.630
Paris—Lourdes	2.226	3.349
Paris—Lyon	56.620	87.350
Paris—Marseille	50.187	86.512
Paris—Mulhouse	6.986	8.822
Paris—Nantes	9.107	21.932
Paris—Nîmes	12.140	18.800
Paris—Pau	3.620	5.926
Paris—Strasbourg	12.991	21.771
Paris—Toulouse	28.561	43.597
Lyon—Bordeaux		2.781
Lyon—Lille	9.274	15.490
Lyon—Nice	12.375	19.583
Lyon—Nantes	4.881	8.625
Lyon—Perpignan	2.068	3.215
Lyon—Toulouse		2.439
Lyon—Mulhouse	6.132	9.681
Lyon—Marseille	9.138	14.857

	Passagers.	
	1964	1965
Lille—Nice	3.633	3.828
Marseille—Nice	351	1.819
Marseille—Toulouse		1.710
Nice—Toulouse		1.997
Bordeaux—Marseille		2.250
Bordeaux—Nantes		1.521
Bordeaux—Nice		1.665

Pour la période considérée, les services réguliers ont acheminé 465.553 passagers contre 274.134 en 1964.

De leur côté, les services saisonniers ont acheminé 16.908 passagers contre 19.340 en 1964.

Au total, le nombre de passagers payants ressort, y compris les vols non réguliers, à 484.345 contre 295.445, marquant une augmentation de 63,94 % par rapport à 1964, tandis que le coefficient de remplissage passe de 61,25 % à 69,59 %.

Il est donc permis de penser que le nombre de 720.000 passagers sera atteint ou même dépassé pour l'année 1965.

D. — Equipement.

En 1964, l'équipement de la Société Air-Inter s'est poursuivi par l'acquisition de 3 Viscount V. 724 achetés à Trans-Canada Airlines et de 4 Nord 262 achetés à Nord-Aviation. L'un de ces Nord, cependant, n'a été livré qu'au début de 1965.

Aujourd'hui, ainsi que nous l'avions indiqué l'an dernier, se pose avec acuité le problème de l'achat d'appareils nouveaux.

Pour 1966, la question a été résolue de façon assez curieuse. En effet, la Société Air France a reçu l'autorisation d'acheter 2 « Caravelle », étant entendu que ces appareils seront loués à Air-Inter. Pour l'année à venir, Air-Inter disposera donc de sa flotte propre, complétée par 4 « Caravelle ».

L'achat de 3 autres « Caravelle » est d'ores et déjà prévu, sinon décidé, pour l'exercice 1967. Cette opération serait financée à raison des deux tiers, par un prêt de l'Etat, et d'un tiers, par la Société qui a procédé dans ce but à une importante augmentation de capital.

Au sujet des investissements de la Compagnie, nous devons enfin dire un mot du problème que pose pour Air-Inter, l'exploitation des « Nord 262 ».

En effet, comme nous l'avons souligné les années précédentes, la Compagnie Air-Inter a été pratiquement mise dans l'obligation d'utiliser cet appareil pour développer son réseau en dépit du fait que l'exploitation d'une telle machine lui apparaissait d'une rentabilité douteuse.

Après une première année d'exploitation, cette Compagnie estime que le déficit résultant pour elle de l'utilisation des quatre appareils acquis atteindra 2,5 millions pour l'exercice 1965. Dans l'impossibilité d'assumer plus longtemps un tel surcroît de dépenses, elle a l'intention de demander aux collectivités locales desservies par le « Nord 262 » un relèvement sensible de leur participation au déficit, demandé qui sera sans doute d'autant plus mal accueillie que les résultats de trafic étaient en eux-mêmes satisfaisants.

Faute de l'acceptation par les collectivités en cause de l'augmentation réclamée, ou d'une aide complémentaire de l'Etat, la Société, qui ne peut et ne souhaite d'ailleurs pas relever ses tarifs, envisage de suspendre ses services sur une partie de son réseau.

De son côté, la société constructrice fournit en faveur de l'appareil, un certain nombre d'arguments, qui ne manquent pas de poids.

En effet, d'après les documents puisés aux meilleures sources, le prix de revient horaire du « Nord 262 » — contrôlé par le Civil Aeronautic Board (C. A. B.) — est évalué par la Compagnie américaine Lake Central qui utilise cet avion à 1.016,94 F, alors qu'Air-Inter avance le chiffre de 1.896 F.

Sur la base de ces indications, le coefficient de remplissage de rentabilité s'élève, dans le premier cas, à 65 % et, dans le second, à 110 %.

Même en tenant compte de la différence existant entre les deux pays, en ce qui concerne les tarifs (0,25 F le kilomètre), les salaires des équipages et les durées d'utilisation, il semble que le coût horaire ne devrait pas dépasser, en France, 1.350 F, chiffre qui avait été jugé raisonnable par notre Secrétariat à l'Aviation civile. Dans ces conditions, le coefficient de remplissage de rentabilité se situerait au niveau de 80 %.

Mise en face de renseignements aussi divergents, votre Commission tient, tout d'abord, à signaler que le prix de revient horaire américain est établi sur la base d'un plan de comptabilité industriel imposé aux compagnies aériennes locales par le C. A. B. et que ce plan est du domaine public. Elle souhaite donc, en premier lieu, qu'une semblable méthode comptable soit établie et imposée à nos compagnies aériennes par les services du S. G. A. C. C.

Votre Commission estime, par ailleurs, que certains postes de dépenses français, tels que l'amortissement, l'entretien, les frais généraux et la marge de sécurité sont manifestement trop élevés. Elle constate, enfin, que la différence entre les prix de revient résulte, pour une part importante, de la durée d'utilisation des appareils, beaucoup plus importante aux Etats-Unis qu'en France, en raison de la fréquence plus élevée des services.

Quoi qu'il en soit et quelle que soit la décision prise par le Gouvernement en réponse à la demande d'Air-Inter, votre Commission estime que les collectivités locales associées à la gestion des lignes ne doivent pas faire les frais de la part du déficit qui résulterait de l'utilisation d'un type donné d'appareil et ainsi subventionner, en quelque sorte, notre construction aéronautique. Si donc, les calculs d'Air-Inter se révélaient valables, il serait nécessaire de mettre au point un contrat d'exploitation analogue à celui qui avait été établi entre Air France et l'Etat pour les « Bréguet Deux-Ponts ».

E. — Avenir du transport aérien intérieur et statut d'Air-Inter.

Le trafic intérieur métropolitain a plus que doublé depuis 1961, avec un nombre de passagers passant de moins de 500.000 à plus d'un million en 1964.

Cette augmentation est due, pour la plus grande part, au développement du trafic de la Compagnie Air-Inter qui, durant la même période, a quintuplé son chiffre de passagers (492.000 contre 86.000).

Cette année, le mouvement ascendant se poursuivra au même rythme et l'on peut estimer que sera atteint le chiffre de 1.370.000 passagers dont 720.000 pour la seule Société Air-Inter.

Si la structure de notre compagnie intérieure a pu être considérée, à juste titre, comme discutable et mal adaptée aux conditions

actuelles de la concurrence, on ne peut donc contester les brillants résultats qu'elle a obtenus sans à-coups majeurs avec des moyens matériels et humains réduits au strict minimum.

Aujourd'hui cependant, *deux problèmes se posent* : celui du renouvellement des autorisations et des agréments du transport aérien d'Air-Inter qui expirent en 1966, et celui de la structure de cette société et de ses rapports avec l'Etat.

La première question qui, en raison même du calendrier, ne pouvait être éludée, vient d'être heureusement résolue par le nouveau bail de vingt ans consenti à Air-Inter. Ainsi cette société se trouve assurée d'une longévité compatible avec l'amortissement des énormes investissements qu'elle devra effectuer à bref délai pour faire face au trafic attendu.

Quant à la *structure de la société*, il est bien certain que dans la mesure même où Air-Inter développera son trafic et viendra à occuper une place relativement importante dans le trafic des voyageurs, cette compagnie se trouvera en opposition avec la S. N. C. F., notamment sur le plan des services et des tarifs. Aussi ne pensons-nous pas qu'il soit de bonne méthode que la S. N. C. F. continue à détenir le quart des actions d'Air-Inter. Cette représentation ferroviaire n'étant d'ailleurs qu'une participation de l'Etat par personne interposée, il serait sans doute plus facile de transférer ces actions, par exemple, au secteur bancaire nationalisé ou à Air France.

Enfin, comme nous l'avons indiqué l'an dernier, il est indispensable que *la zone d'action d'Air-Inter* soit clairement définie, que ses rapports avec l'Etat soient nettement déterminés et, surtout, que *le transport aérien intérieur* soit réellement intégré dans *l'ensemble des transports métropolitains*.

Ce dernier objectif, pour nous essentiel, suppose en particulier une modification ou même une suppression des procédures de réservation permettant à la fois une réduction sensible des attentes, une économie sensible du coût de transport et, dans bien des cas, un meilleur remplissage.

D'autre part, ainsi que nous l'avons maintes fois demandé et comme M. Vallon l'a souligné dans son rapport sur la loi de finances pour 1966, une véritable coordination doit être établie au niveau le plus élevé entre les investissements *routiers, ferroviaires et aériens*. En effet, ainsi que l'indique le Rapporteur général de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale : « ... Il n'est

plus possible de considérer comme intouchable le rôle de certaines de nos entreprises publiques. On peut légitimement s'étonner par exemple que l'examen du financement des équipements des entreprises publiques de transports n'ait pas conduit plus tôt le Gouvernement à s'interroger sur le meilleur emploi qu'il convenait de faire des crédits budgétaires consacrés à ces équipements ». Et, plus loin : « Le transport par fer, quels que soient ses perfectionnements, ne peut sans dommage pour l'intérêt public prétendre au monopole du trafic alors que, dans bien des cas, l'avion offre des facilités incontestablement supérieures ».

Votre Commission, qui se réjouit de constater que les idées qu'elle a maintes fois défendues ont convaincu un membre aussi éminent de l'autre Assemblée, souhaite que le Gouvernement adopte rapidement les solutions permettant, suivant les propres déclarations de M. le Ministre des Travaux publics « d'instaurer, en cas de coexistence de plusieurs modes de transport, une spécialisation conforme à l'optimum économique et à la vocation propre de chacun d'eux »...

Il ne lui paraît pas possible, en effet, de continuer à mettre en œuvre un système tendant à faire supporter à égalité, d'une part, par 100.000 Brestois (Clermontois ou Nîmois) et, d'autre part, par l'Etat (c'est-à-dire 48 millions de personnes) la charge du déficit d'exploitation de lignes aériennes dont le rôle économique général est incontestable, alors que l'ensemble de la collectivité nationale concourt, par ses contributions fiscales, au soutien de liaisons ferroviaires, beaucoup plus déficitaires encore, desservant Aurillac ou Fontenay-le-Comte sans, et nous nous en félicitons d'ailleurs, que les habitants de ces villes soient pour autant pénalisés !

IV. — LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE CIVILE

Comme l'an dernier, l'essentiel des crédits affectés à la construction aéronautique est consacré au « Concorde » pour lequel nous trouvons au chapitre 53-24 : 370 millions d'autorisations de programme sur 401,3 et 139,1 millions de dépenses sur 147,7.

Précisons donc tout d'abord l'état des travaux concernant l'appareil supersonique franco-anglais.

A. — Le supersonique « Concorde ».

Après la période d'incertitude consécutive à l'intention manifestée à la fin de 1964 par le Gouvernement britannique de renoncer à la construction de l'appareil, les travaux ont repris des deux côtés de la Manche et les dessins concernant le prototype lui-même ont été arrêtés tandis qu'était entreprise la construction de nombreuses pièces primaires.

Du côté moteur, le réacteur B. S. 593 D, prévu à l'origine pour « Concorde » et développant une poussée de 28.000 livres a déjà tourné 130 heures au banc. Le B. S. 593 B, dérivé du premier et devant développer plus de 30.000 livres commencera ses essais en novembre.

Les travaux effectués ont conduit, comme nous l'avions laissé prévoir, à une nouvelle augmentation des dimensions de la cellule. C'est ainsi que l'avion de présérie aura un fuselage allongé avec deux hublots supplémentaires vers l'avant. La cabine ainsi agrandie recevra 136 à 140 passagers au lieu des 110 prévus à l'origine.

Le rayon d'action de l'appareil, qui nous était apparu au départ légèrement insuffisant, permettra de relier sans escale Londres, Paris ou Francfort à New York. Souhaitons que les développements successifs de l'avion lui permettent de relier d'un coup d'aile Rome à New York et lui ouvrent ainsi l'ensemble du marché européen.

Sur le plan technique, en dehors du comportement des fluides et du métal, la seule inconnue qui paraisse subsister est relative au « bang » supersonique et à ses effets matériels et physiologiques.

Des études sont en cours pour étudier des trajectoires et des procédures minimisant le bruit et le déplacement d'air. Toutefois, en principe, le survol des zones habitées se ferait à une altitude moyenne et à une vitesse subsonique. Une telle sujétion limiterait, au moins dans un premier temps, l'utilisation de l'appareil aux liaisons transocéaniques.

Pour ces raisons et pour d'autres tenant au rayon d'action et au coût d'utilisation, le supersonique et l'actuel appareil à turbo-réacteurs continueront sans doute encore longtemps à être employés concurremment par les compagnies aériennes.

Quoi qu'il en soit, le nombre des commandes des compagnies de transport françaises et étrangères se monterait actuellement à 48, se décomposant comme suit :

Air France	8
B. O. A. C.....	8
Pan Am	6
Continental	3
American Airlines	6
T. W. A.....	6
M. E. A.....	2
Quantas	4
Air India	2
Japan Airlines	3
	—
	48

Quant aux projets américains, on ignore encore la formule qui sera arrêtée, mais il semble que nos amis d'Outre-Atlantique rencontrent de sérieuses difficultés dans la mise au point d'un appareil civil volant à mach 3 (« Concorde » : mach 2,2). Un certain nombre d'indications permettent de penser que le projet « Boeing » à architecture variable serait le mieux placé dans la compétition.

Quoi qu'il en soit, en raison des attermolements américains, le « Concorde » conserve les meilleures chances d'être le premier appareil supersonique à entrer en service, puisque ses premiers vols commerciaux pourraient intervenir dans la meilleure hypothèse, il est vrai, en 1972.

B. — Le moyen-courrier à grande capacité.

Il peut paraître prématuré de parler de cet appareil qui n'existe encore qu'en projet et qui nécessitera pour voir le jour une nouvelle association des industries aéronautiques française et britannique, et nous le souhaitons, européennes.

Nous pouvons toutefois dire que la mise en chantier d'un tel avion répond à un besoin urgent.

En effet, la recherche de l'abaissement des tarifs de transport et la nécessité de faire face à un trafic en accroissement constant sans « engager » littéralement les routes du ciel et les aérodromes ont conduit toutes les grandes compagnies aériennes à réclamer aux constructeurs la mise au point d'un moyen-courrier capable de transporter à une vitesse de l'ordre de 900-1.000 km/h; 200 passagers à des distances de 300 à 2.000 km.

En France, un certain nombre de projets dont le « Nord 600 » construit par Nord-Aviation et le « Galion » de Sud-Aviation sont sur les rangs. L'un et l'autre seraient construits, comme nous l'avons indiqué, en collaboration avec les Britanniques.

Nous avons dit l'an dernier qu'il était urgent de prendre une décision. Certains, plus pessimistes que nous, diront même qu'il est trop tard car les Américains nous ont précédés dans cette voie et tout permet de penser qu'ils mettront en service fin 1968 ou au courant de 1969 un moyen-courrier dérivé de l'actuel « Boeing 727 », le « Boeing 727-200 » qui pourra recevoir 180 passagers.

La mise en service sur les lignes européennes d'un tel appareil, qui permettrait notamment un abaissement substantiel du coût du transport et, par répercussion, des tarifs, risque de nous ravir, dans le domaine des moyen-courriers, la place que nous étions parvenus à conquérir grâce à la « Caravelle ».

Cependant, le récent colloque sur l'Air Bus, qui s'est tenu à Londres les 21 et 22 octobre dernier, a fait sensiblement avancer les choses en ce qui concerne la définition même de l'appareil dont il a été dit notamment qu'il devrait être de 15 % plus économique au siège/km que le « Boeing 727-200 ».

D'autre part, il semble que les projets ayant des chances d'être retenus se trouvent maintenant limités à deux : l'un réalisé en

commun par Sud-Aviation, la Société Marcel Dassault et la British Aircraft Corporation, et l'autre qui serait construit par Nord-Aviation, Bréguet et Hawker-Siddeley.

Il est enfin possible que d'autres pays européens soient invités à participer à la construction et au financement de ce moyen-courrier dont la mise en service serait attendue pour 1972.

Votre Commission espère qu'une décision sera prise le plus rapidement possible et que le crédit de 5 millions de francs prévu pour le moyen-courrier gros porteur sera, non pas augmenté, mais reconsidéré (1).

C. — Poursuite du développement de la « Caravelle ».

Contrairement à ce qui a été souvent dit ou écrit, la « Caravelle » continue à faire prime sur le marché et le nombre des appareils de ce type, vendus en 1965, dépassera celui atteint en 1964. Cette situation tient aux améliorations continues apportées à l'avion dont le rayon d'action a été porté de 1.600 km — à l'origine — à plus de 3.000 km pour le type 10 R et la capacité de 80 à 94 passagers. Le dernier de la série est la « Caravelle 11 R » dont le fuselage allongé d'un mètre pourra recevoir simultanément 50 passagers et 4 tonnes de fret.

Enfin, sur le plan des équipements, il convient de préciser que la mise au point du système d'atterrissage tout temps, dont sont notamment équipées les « Caravelle » livrées à Alitalia, permettra aux moyens courriers de cette compagnie d'atterrir avec 100 pieds seulement de plafond et 400 mètres de visibilité horizontale.

D. — Le long-courrier géant.

Nous pensons utile de dire en terminant un mot des long-courriers à grande capacité. Tout le monde a encore en mémoire l'avion géant présenté par les Russes au Bourget. L'annonce récente de la commande passée par le Gouvernement américain à la société « Lockheed » de 50 appareils C 5 A pouvant transporter de 500 à 600 personnes, a ramené l'attention sur ce type d'avions.

(1) Il faudrait, en fait, engager près de 150 millions de francs.

Selon de sérieuses informations, une version civile de cet appareil serait à l'étude et pourrait entrer en service vers 1974. Les Américains parviendraient ainsi à abaisser le prix du billet Paris-New York jusqu'à 100 dollars, objectif qu'ils ont, à maintes reprises, estimé souhaitable d'atteindre pour toucher l'ensemble de la population. Même s'il ne s'agit encore que d'une audacieuse anticipation, nous ne pensons pas qu'il soit déplacé de la soumettre aux réflexions de nos techniciens et des responsables du transport.

*
* *

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1966, adopté par l'Assemblée Nationale et concernant l'Aviation civile.