

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 novembre 1975.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1976, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XIV

Transports.

III. — AVIATION CIVILE

Par M. Gaston PAMS,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, Michel Chauty, vice-présidents ; Jean-Marie Bouloux, Fernand Chatelain, Marcel Lemaire, Jules Pinsard, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajeux, André Barroux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Amédée Bouquerel, Frédéric Bourguet, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Paul Caron, Auguste Chupin, Jean Colin, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Jean Francou, Léon-Jean Grégory, Mme Brigitte Gros, MM. Paul Guillaumot, Rémi Herment, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Bernard Legrand, Louis Le Montagner, Léandre Létouquart, Paul Malassagne, Louis Marre, Pierre Marzin, Henri Olivier, Louis Orvoen, Gaston Pams, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Henri Prêtre, Maurice PrévotEAU, Jean Proriot, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Jules Roujon, Guy Schmaus, Michel Sordel, René Travert, Raoul Vadepied, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5<sup>e</sup> législ.) : 1880 et annexes, 1916 (tomes I à III et annexe 38), 1921 (tome XIX) et in-8° 360.

Sénat : 61, 62 (tome III, annexe 31).

---

Loi de finances. — Transports - Aviation - Aéroport de Paris - Aéronautique (industrie) - Aérodrômes.

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Brève présentation de l'avis</b> .....	3
<b>Introduction</b> .....	5
<b>I. — La Compagnie nationale Air France</b> .....	7
<b>II. — L'Union des Transports Aériens</b> .....	14
<b>III. — Air Inter</b> .....	18
<b>IV. — L'Aéroport de Paris</b> .....	21
<b>V. — Les aéroports de province et d'Outre-Mer</b> .....	26
<b>VI. — Les constructions aéronautiques :</b>	
A. — Le Concorde .....	29
B. — L'Airbus .....	31
C. — Le Falcon 50 .....	33
D. — Le moteur C. F. M. 56 .....	34
E. — Commercialisation des matériels aéronautiques .....	35

---

## BREVE PRESENTATION DE L'AVIS

Dans cette étude couvrant toute la gamme de nos activités aéronautiques, votre rapporteur pour avis, laissant à la Commission des Finances le soin d'analyser les crédits budgétaires, se borne à souligner particulièrement quelques points qui lui paraissent essentiels.

En ce qui concerne **Air France**, il se félicite de la bonne tenue du trafic mais déplore, comme l'an dernier, la dégradation de la situation financière de cette entreprise.

A propos de l'**Union des Transports aériens** (U.T.A.), il observe que cette société poursuit sa progression avec l'espoir d'effacer les pertes financières subies en 1973 et 1974.

Au sujet d'Air Inter, il se réjouit de la progression du trafic et de l'amélioration très nette de la situation financière de l'entreprise mais regrette que le niveau des tarifs empêche une véritable démocratisation du transport aérien.

S'agissant de l'**Aéroport de Paris**, le rapporteur souligne les difficultés entraînées par la répartition, sans doute à revoir, des services entre Roissy et Orly et déplore une fois de plus les mauvaises liaisons entre ces deux aéroports.

Faisant le point de nos **constructions aéronautiques**, il présente successivement les dossiers du Concorde, de l'Airbus et du Mystère 50 et du moteur de 10 tonnes (C.F.M. 56).

Il conclut son avis par un chapitre relatif aux conditions de commercialisation des matériels aéronautiques.

Compte tenu de ces observations, votre commission donne un avis favorable à l'adoption des crédits de l'Aviation civile.

Mesdames, Messieurs,

La hausse brutale et massive du coût du carburant, soit + 225 % depuis 1973, et la récession économique qui frappe depuis le printemps de 1974 les principaux pays industrialisés ont affecté tout particulièrement le transport aérien intérieur et international. Les compagnies ont été d'autant plus touchées par cette récession qu'elles s'étaient habituées à investir et à vivre depuis plus de dix ans dans l'optique d'un taux de croissance annuel « jugé traditionnel », de l'ordre de 10 %, qui permettait à la plupart d'entre elles de faire face à leurs dépenses malgré l'augmentation de leurs charges et la concurrence tarifaire particulièrement dure que leur faisaient les « charters ».

En ce qui concerne le trafic, la réduction du taux de progression a été sensible, puisqu'il a été ramené pour les services réguliers à 4,4 % en 1974, tandis que le trafic d'affrètement diminuait de 8 %.

En 1975, il semble que la situation se soit encore aggravée, les compagnies américaines annonçant un recul de 4,2 % sur leurs services intérieurs et de 13 % sur les liaisons internationales.

En ce qui concerne l'Atlantique Nord, véritable baromètre conjoncturel, le nombre des passagers réguliers a baissé en 1974 de 7 % et celui des affrètements de 30 %.

A l'heure présente, la situation reste partout médiocre ou mauvaise, notamment sur les longs courriers ; à peine peut-on déceler une légère reprise depuis le mois de septembre.

Il convient toutefois de signaler que, sur certains secteurs, tels que l'Afrique, le Moyen-Orient, l'Amérique centrale et méridionale et le Pacifique Sud, on a constaté une forte expansion qui contraste avec le marasme général.

Sur le plan financier, les recettes commerciales des services internationaux ont été de 0,3 % inférieures aux seules dépenses d'exploitation et de 11 % inférieures à l'objectif fixé pour tirer un revenu raisonnable des investissements après déduction des intérêts et des impôts.

On notera, à ce propos, que l'effet combiné de l'augmentation du carburant et des prix des autres matières et des services a entraîné une progression de 23 % du coût du transport.

Si donc l'évolution du trafic n'apparaît guère favorable, le bilan financier des exploitants est encore beaucoup plus préoccupant et, en dehors d'Air France dont nous pourrions juger des difficultés, nous noterons que la T.W.A. a déjà annoncé que son exercice 1975 serait sans doute le plus « noir » qu'elle ait connu depuis sa création.

Face à cette situation, les experts du transport aérien préconisent un certain nombre de mesures parmi lesquelles nous retiendrons :

— une remise en ordre du système tarifaire à réaliser en accord avec les exploitants de vols d'affrètement ;

— une meilleure coordination des prévisions de trafic avec les projets des industriels de l'aéronautique ;

— le retour à des solutions globales à l'échelle mondiale, en réaction contre la multiplication d'accords bilatéraux aboutissant à une fragmentation du marché aérien.

Sans contester l'excellence des arguments invoqués pour justifier cette meilleure coordination et adaptation des efforts des industriels et des transporteurs, on nous permettra de marquer un *certain scepticisme* sur les chances de voir de telles directives aboutir rapidement, toute période de crise se traduisant plutôt par un effort de chacun pour régler d'une manière qu'il estime originale et profitable ses propres problèmes.

## I. — AIR FRANCE

### A. — La flotte.

Au 1<sup>er</sup> novembre 1975, la flotte mise en service par notre compagnie nationale s'établissait comme suit :

#### *Longs courriers :*

Boeing 747 (passagers).....	14
(dont 5 en « leasing »)	
Boeing 747 cargo (en « leasing »).....	1
Boeing 707 (passagers).....	26
Boeing 707 (cargo).....	5

#### *Moyens courriers :*

Boeing 727.....	20
Caravelle .....	30
Boeing 737 (en « leasing »).....	2
Airbus B 2 .....	6

Soit au total..... 104 appareils.

A la fin de l'année 1975, Air France doit prendre livraison de deux Concorde, qui seront mis en service sur Rio le 21 janvier 1976, et de trois Boeing 707 cargos achetés à la Pan Am.

Courant 1976, la flotte sera complétée par deux nouveaux Concorde (à mettre en service sur les Etats-Unis le 1<sup>er</sup> avril).

La compagnie recevra, en outre, un Boeing 747 (passagers) supplémentaire dont la commande avait été différée, un Boeing 747 cargo, enfin trois Boeing 707 B.

#### *Evolution du matériel volant.*

De 1969 à 1973, la progression de l'offre de transport évaluée en tonnes/kilomètres a été de 50,5 %. Ce taux est dépassé en Europe par celui d'Ibéria (121,3 %), de la Swissair

(69,8 %), de la K. L. M. (68,5 %) et de la Lufthansa (63,7 %). Il est, en revanche, supérieur au rythme de développement des moyens d'Alitalia (42,9 %) et de la Sabena (38,8 %).

La modernisation de la flotte de notre Compagnie nationale est mise en valeur par les tableaux suivants se rapportant aux moyens offerts par les différents types d'appareils sur les réseaux long-courriers et moyen-courriers :

**Réseaux long-courriers.**

(Millions de sièges-kilomètres offerts.)

	OFFRE totale.	VARIATION	PART Concorde.	PART B. 747.	PART Airbus.	PART B. 707.	PART divers et affrètements.
1973 .....	18 043	»	»	57,2	»	40,6	2,2
1974 .....	20 046	+ 11,1	»	65,5	»	32,8	1,7
1975 .....	21 400	+ 6,8	»	70,4	»	28,1	1,5
1976 .....	23 551	+ 10,1	3,2	72,0	2,9	20,5	1,4

**Réseaux moyen-courriers.**

(Millions de sièges-kilomètres offerts.)

	OFFRE totale.	VARIATION	PART Airbus.	PART B. 707.	PART B. 727.	PART car (ou équivalent).	PART divers et affrètements.
1973 .....	7 848	»	»	13,7	50,6	31,8	3,9
1974 .....	8 368	+ 6,6	3,6	18,7	44,6	29,0	4,1
1975 .....	8 963	+ 7,1	11,1	15,9	41,1	28,7	3,2
1976 .....	9 768	+ 9,0	20,8	13,4	38,7	24,3	2,8

Comme on peut le constater, le *Boeing 747* assure, dès maintenant, plus des deux tiers de l'offre sur les long-courriers tandis que le *Boeing 707*, qui a régné de 1961 à 1972 sur ce secteur, ne va plus représenter qu'un cinquième des places disponibles.

On notera dans ce domaine l'apparition du *Concorde* qui jouera un rôle assez modeste et celle de la version B 4, à rayon d'action allongé, de l'*Airbus*.

Sur les réseaux moyen-courriers, les changements sont moins sensibles et le *Boeing 727* va continuer à tenir la première place au moins jusqu'en 1977, la *Caravelle* étant remplacée progressivement par l'*Airbus* et des avions moyen-courriers de capacité intermédiaire (100 à 130 places). En effet, le ralentissement de la crois-

sance du trafic conduit Air France, comme ses partenaires européens, à réduire, retarder, voire annuler ses projets d'introduction d'appareils gros porteurs sur les liaisons intra-européennes. Cette politique vise incontestablement l'Airbus dont le marché souffre ainsi de la médiocre conjoncture économique présente.

A moyen terme, Air France cherche en revanche à mettre en ligne des appareils de capacité un peu supérieure à celle de la Caravelle mais d'exploitation beaucoup moins onéreuse. Une première tranche de dix avions de ce type pourrait être commandée prochainement en vue d'une mise en service dans le courant du second semestre 1976.

Un contrat de mise à disposition provisoire, par exemple sous forme de crédit-bail, pourrait être envisagé pour ménager l'introduction ultérieure dans la flotte d'Air France d'appareils européens équipés du moteur C.F.M. 56 (de 10 tonnes) développé conjointement par la S.N.E.C.M.A. et General Electric.

## B. — Activité de la Compagnie.

### a) Résultats de l'exercice 1974.

Le trafic total de voyageurs a atteint 16,7 milliards de passagers/kilomètre contre 15,4 en 1973 marquant une progression de 9,8 % contre 3,3 % pour l'ensemble des compagnies régulières.

Les résultats de l'an dernier sont sensiblement différents suivant les zones géographiques, ainsi qu'il ressort des données suivantes :

	PASSAGERS kilomètre (106).	VARIATION 1974-1973
<i>Moyen-courriers :</i>		
Métropole .....	447	— 9,7 %
Europe .....	2 514,8	— 3,7 %
Afrique du Nord.....	1 291,4	+ 9,8 %
Proche-Orient .....	328	+ 14,6 %
<i>Long-courriers :</i>		
Amérique du Nord.....	4 344,2	+ 3,5 %
Amérique centrale et Sud.....	1 282,2	+ 16,9 %
Antilles et Caraïbes.....	2 155,8	+ 35,6 %
Asie .....	2 942,1	+ 13,7 %
Pacifique Sud .....	235,8	+ 94,6 %
Afrique noire .....	1 277,4	+ 22,3 %
Vols spéciaux .....	61	



Pour le fret et la poste, le tonnage kilométrique acheminé est passé de 634 millions en 1973 à 692 millions en 1974 (+ 9,1 % et 14,5 % pour les marchandises seules).

b) *Observations concernant les différents secteurs.*

En dépit des grèves qui ont perturbé l'exploitation, Air France a réalisé un taux de croissance qui apparaît remarquable au regard de la progression assez faible enregistrée par l'ensemble des compagnies régulières soit + 3,3 %.

Mais comme on peut l'observer au regard du tableau précédent, les résultats sont fort inégaux. C'est pourquoi nous pensons utile de donner une brève analyse de la situation des différents réseaux :

*Europe et Métropole :*

La situation économique a pesé sur l'activité d'Air France en Métropole et en Europe et le fléchissement du trafic s'est malheureusement accompagné d'une baisse du coefficient de remplissage qui est tombé de 57,9 à 53,2 %.

On notera que les liaisons province-Europe ont été moins affectées par cette conjoncture et que plus de 500 000 passagers ont été ainsi acheminés à partir de Lyon, Strasbourg, Bordeaux, Toulouse et Marseille.

*Proche-Orient :*

Une progression très rapide favorisée par le développement de nos relations avec les pays arabes s'est accompagnée d'un accroissement spectaculaire du coefficient d'occupation (51,7 % contre 35 %).

*Afrique du Nord :*

La progression a été plus modérée mais le taux d'occupation, soit 58,7 %, se situe parmi les meilleurs.

*Amérique du Nord.*

Dans un contexte de baisse générale du trafic, Air France se distingue par une progression modeste mais significative malgré les mauvais résultats de novembre à décembre. On se doit de féliciter très vivement notre compagnie nationale de ce succès dû, nous le pensons, à son excellente image de marque (ambiance générale et qualité du service).

*Asie et Pacifique.*

Le trafic enregistré avec le Japon n'a connu qu'une expansion modeste mais de très bons résultats ont été en revanche obtenus sur la ligne nouvelle Tokio—Papeete (7 000 passagers dont 80 % de Japonais).

*Antilles.*

Votre commission note l'excellente tenue de cette liaison avec nos départements d'outre-mer sur laquelle le trafic se développe à un rythme très élevé.

*Afrique.*

Evolution également satisfaisante en particulier vers l'océan Indien et la Réunion et l'île Maurice maintenant desservies par Boeing 747.

*Amérique du Sud.*

Sur cette liaison, on notera avec plaisir non seulement une progression du trafic mais une augmentation assez nette du nombre des passagers de 1<sup>re</sup> classe. Cela constitue une donnée encourageante à la veille de la mise en service du Concorde sur Paris—Rio.

En ce qui concerne le *fret*, les résultats ont été très encourageants et, comme pour les passagers, supérieurs à ceux obtenus par nos concurrents étrangers.

Cette situation est due notamment à la mise en service de trois Boeing 747 mixtes et d'un Boeing 747 cargo.

En revanche, le trafic postal a souffert de la longue grève des P. T. T. et se retrouve à quatre points au-dessous du chiffre de 1973.

**C. — Problèmes particuliers posés à Air France  
par la répartition des services entre Orly et Roissy.**

Le transfert à Roissy d'une partie de ses services a posé et continue à poser à Air France un grand nombre de problèmes d'ordre technique et financier qu'il s'agisse des installations, de l'entretien des appareils, du personnel à terre et navigant et, plus généralement, d'une inévitable duplication des services.

Certaines difficultés sont en voie de résolution mais nous voudrions insister tout particulièrement sur les inconvénients résultant pour la compagnie du maintien à Orly de la quasi-totalité des services d'Air France, inconvénients aggravés par les mauvaises liaisons terrestres existant entre Orly et Roissy.

A l'heure présente, 65 % des services d'Air France, soit presque tous les long-courriers et un certain nombre de moyen-courriers s'effectuent, en effet, au départ de Roissy.

D'Orly partent, en revanche, essentiellement les appareils desservant les Antilles et la Guyane, l'Afrique du Nord, l'Europe de l'Est et quelques liaisons avec Londres et Nice.

Pour leur part, les services d'Air Inter restent dans leur grande majorité basés à Orly Ouest et il en est de même pour plusieurs compagnies étrangères telles qu'Alitalia, la Swissair et la Lufthansa.

Compte tenu des liaisons médiocres existant actuellement entre Orly et Roissy, se traduisant par une perte de temps d'une heure à une heure et demie, cette situation est évidemment préjudiciable à Air France, les voyageurs provenant de province ou de certaines villes étrangères trouvant naturellement plus commode d'utiliser les compagnies basées à Orly Ouest ou Sud.

Votre commission attire donc très vivement l'attention du Gouvernement sur les inconvénients de la formule adoptée qui entraîne pour notre compagnie nationale une importante perte de recettes.

#### D. — Situation financière.

Le compte d'exploitation de *l'exercice 1974* s'est traduit par une perte brute de 542 millions de francs, résultat qui contraste brutalement avec les bénéfiques enregistrés au cours des deux années précédentes soit 50,3 millions de francs en 1972 et 12 millions de francs en 1971.

Ce bilan lourdement négatif est imputable pour l'essentiel à la hausse des carburants qui, à elle seule, a majoré les dépenses d'environ 840 millions de francs (1 188 millions de francs d'achat de carburants, en 1974, contre 346 en 1973). Les tarifs n'ayant pu, du fait de la réglementation internationale, être réajustés en temps

voulu sur ces bases nouvelles, le manque à gagner imputable à ce titre ainsi qu'à la stagnation du trafic qui s'en est suivie, peut être estimé à 200 millions de francs.

Si l'on ajoute à cette perte de recettes, celles résultant des grèves qui ont fortement perturbé l'exploitation, du transfert des services de la compagnie à Roissy et de la mise en service de l'Airbus, on s'explique qu'en dépit des efforts de compression de dépenses réalisés en cours d'année les résultats de l'exercice aient été aussi mauvais.

\*  
\* \*

En ce qui concerne *l'exercice 1975*, la compagnie s'est engagée dans une action visant à rétablir son équilibre financier dans un délai de trois ans en agissant sur tous les postes dépensiers.

Dans ce cadre triennal, elle procède en particulier à une révision de la politique de modernisation visant la flotte et les équipements connexes et des conditions d'exploitation de ses lignes.

Pour l'année en cours, il apparaît cependant que l'objectif escompté qui était de ramener le déficit à 200 millions de francs ne pourra pas être atteint et que la perte brute de l'exercice sera plutôt de l'ordre de 400 millions de francs.

## II. — L'UNION DES TRANSPORTS AERIENS

### A. — La flotte.

Les appareils mis en service par l'U. T. A. au 1<sup>er</sup> septembre 1975 étaient les suivants :

#### 1° *Passagers* :

D. C. 8-62 .....	4
(Dont un basé dans le Pacifique.)	
D. C. 8-65 .....	2
D. C. 10.....	4
Caravelle .....	1
(Affectée provisoirement dans le Sud-Est asiatique.)	
Fairchild .....	2
(Affectés à la desserte locale du Pacifique.)	
Britten-Norman .....	1
(Basé également dans le Pacifique.)	

#### 2° *Marchandises* :

D. C. 8-55 F (tout cargo).....	3
--------------------------------	---

Cette flotte se caractérise par la mise en œuvre presque exclusive d'appareils long-courriers à taux d'utilisation horaire élevé variant de 10,6 heures pour les D. C. 10 à 8,4 pour le D. C. 8-62 (pour le D. C. 8 « cargo », la durée quotidienne de vol atteint le chiffre assez remarquable de 9 h 53).

## B. — **Activité en 1974 et 1975.**

### 1° **RÉSULTATS DE L'EXERCICE 1974**

#### a) *Passagers.*

Les résultats de 1974 se présentent comme suit par rapport à 1973 :

	1973	1974	VARIATION
Passagers .....	469 856	547 674	+ 16,6 %
Passagers/kilomètres .....	2 691 762	3 067 662	+ 14 %

Ce taux de croissance apparaît assez remarquable compte tenu des résultats enregistrés par l'ensemble du transport aérien. Il en est de même du coefficient d'occupation des sièges qui est passé de 56,4 à 59,3 %.

La distance moyenne parcourue par passager, soit 5 601 kilomètres, continue à attester le caractère long-courrier des services assurés par l'U. T. A.

### 2° **FRET ET POSTE**

La vocation particulière de l'U. T. A. comme transporteur de fret ne s'est pas démentie et la compagnie a acheminé 47 060 tonnes de marchandises, chiffre en progression de près de 14 % sur celui de 1973.

Le trafic postal n'a pas suivi cette évolution et est resté sensiblement stationnaire.

### 3° **PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1975**

Pendant les six premiers mois de 1975, l'U. T. A. a vu son trafic de passagers augmenter de 13 %, soit sensiblement au même rythme qu'en 1974. En revanche, la progression du fret a été plus modeste, soit 3,5 % seulement.

*Activité par secteur.*

Les résultats comparés des années mobiles se terminant respectivement à fin juin 1974 et 1975 montrent une très nette différence d'évolution entre les différents secteurs desservis par l'U. T. A. ainsi qu'il ressort des tableaux suivants :

*Afrique :*

	1974	1975	VARIATION
Passagers/kilomètres (10 <sup>3</sup> ) .....	558 628	680 397	+ 21,8 %
Tonnes/kilomètres totaux (10 <sup>3</sup> ) .....	145 632	163 047	+ 12

*Extrême-Orient - Pacifique :*

	1974	1975	VARIATION
Passagers/kilomètres (10 <sup>3</sup> ) .....	800 910	818 064	+ 2,1
Tonnes-kilomètres (10 <sup>3</sup> ) .....	104 291	106 998	+ 2,6

Les principales modifications apportées au réseau portent sur l'ouverture, le 1<sup>er</sup> janvier dernier, de l'escale de Bahrein sur la liaison avec l'Extrême-Orient, la desserte de Wallis, depuis le 1<sup>er</sup> août, une fois tous les quinze jours et celle de Luanda, en novembre.

**C. — Résultats financiers.**

1° BILAN 1974

Malgré une progression de 36 % du chiffre d'affaires, l'exercice 1974 s'est soldé par une perte de près de 21 millions de francs, faisant suite au déficit de 5,3 millions enregistré en 1973.

En effet, comme l'ensemble des compagnies aériennes, l'U. T. A. a été touchée par l'accroissement du prix des carburants et les augmentations de tarif décidées en cours d'année n'ont pu pallier que partiellement cette hausse brutale des charges en raison de leur échelonnement.

## 2° PERSPECTIVES POUR 1975

La progression du trafic enregistré en 1975 (+ 10 % au cours des huit premiers mois), jointe aux augmentations de tarif, qui ont cette fois joué à plein, ont permis un redressement très sensible des résultats d'exploitation qui se traduisent, pour le premier semestre, par un bénéfice de 13,5 millions de francs avant amortissement et impôts au lieu d'une perte de 2,4 millions de francs enregistrée au cours de la période correspondante de 1974.

On peut donc espérer que les pertes de recettes enregistrées au cours des deux exercices précédents seront « épongées ».

*Notre compagnie privée fait ainsi la preuve de son dynamisme malgré les difficultés qu'elle rencontre en particulier dans l'océan Pacifique où les transporteurs aériens se livrent à une concurrence désordonnée sur le plan tarifaire.*

Quand on connaît l'étendue des problèmes qui se posent aujourd'hui aux sociétés ayant des dimensions beaucoup plus importantes, on peut se demander si l'intérêt économique que retirent ces entreprises de l'étendue de leurs moyens n'est pas contrebalancée par la perte de cohésion et de ressort imputable à une dilution de l'autorité et de l'esprit de solidarité dans un ensemble trop vaste.



### III. — AIR INTER

#### A. — La flotte.

Au 10 octobre 1975, Air Inter disposait d'une flotte de 38 appareils répartis comme suit :

Caravelle XII .....	5	Fokker F 27/500 .....	9
Mercure .....	9	Caravelle III .....	15

La livraison d'un dixième Mercure interviendra le 8 décembre 1975.

Les Fokker 27/500, équipés de deux turbopropulseurs comportent 49 places.

Les Caravelle III qui transportent 99 passagers sont équipés du système d'atterrissage tous temps.

Les Caravelle XII, loués par Air Inter pour une période de six ans, avec faculté de prolongation ou d'achat ont une capacité de 128 sièges.

Les Mercure sont à la fois les plus rapides et les plus spacieux des appareils exploités par notre compagnie intérieure. Ils emportent 150 passagers à une vitesse supérieure à 900 kilomètres/heure. A titre d'exemple, les étapes Paris—Lyon et Paris—Marseille sont ainsi couvertes, respectivement, en 45 et 65 minutes. A moyen terme, la compagnie envisage d'acquérir des Airbus qu'elle mettrait en service sur les meilleures lignes radiales.

#### B. — Evolution du trafic.

##### 1° RÉSULTATS DE 1974

Évaluée en voyageurs et voyageurs/kilomètre, l'évolution du trafic se présente comme suit :

	1973	1974	VARIATION
Passagers payants.....	3 870 872	4 106 950	+ 6,1 %
Passagers/kilomètres .....	1 931 411	2 062 258	+ 6,3 %
Coefficient de remplissage.....	66,33 %	64,54 %	— 1,8 %

Comparé à ceux d'une année pourtant durement affectée par une longue grève de la navigation aérienne, les résultats de 1974 apparaissent médiocres et inférieurs d'environ 10 % aux prévisions. Une baisse sensible d'activité s'est manifestée tout particulièrement en octobre (— 6,7 %), novembre (— 5,2 %) et en décembre (— 4,2 %), régression coïncidant avec le début de la crise économique.

Cependant, le coefficient de remplissage bien qu'en léger recul, en partie du fait de l'introduction de Mercure de grande capacité, reste élevé.

Enfin, la part d'Air Inter dans le trafic intérieur (Corse comprise) est passée de 67 à 75,3 %.

**Trafic des principales lignes (tous passagers).**

*Lignes radiales.*

	1973	1974
Paris—Marseille .....	545 503	626 618
Paris—Lyon .....	486 624	562 327
Paris—Nice .....	358 504	402 642
Paris—Toulouse .....	390 620	398 124
Paris—Bordeaux .....	323 230	321 610
Paris—Strasbourg .....	161 613	167 753
Paris—Grenoble .....	142 834	146 423
Paris—Montpellier .....	123 634	127 891
Paris—Nantes .....	133 326	127 660

*Lignes transversales.*

	1973	1974
Lyon—Nice .....	67 073	69 636
Lille—Lyon .....	51 309	53 160
Lyon—Marseille .....	39 770	52 069
Marseille—Bordeaux .....	34 075	29 236
Nantes—Lyon .....	33 809	28 701

On constate une fois de plus un important déséquilibre entre les courants de trafic concernant respectivement les liaisons radiales et les lignes transversales, les premières réalisant 84,6 % du total.

Par ailleurs, les cinq lignes les plus chargées acheminent plus de la moitié des passagers.

Précisons enfin que, depuis l'ouverture de l'aéroport de Roissy, quelques services quotidiens sont assurés par Air Inter sur Lyon, Marseille, Toulouse et Bordeaux.

En ce qui concerne les motivations et le *profil type de l'utilisateur d'Air Inter*, un récent sondage nous a appris que 79,4 % d'entre eux voyagent pour motifs professionnels et 20,6 % seulement pour raisons personnelles.

Plus des deux tiers sont des cadres de l'industrie et du commerce ou ont un revenu supérieur à 4 000 F par mois.

On constate ainsi que la *démocratisation du transport aérien est loin d'être réalisée*, le niveau des tarifs intérieurs continuant à écarter de l'avion la plus grande partie de nos compatriotes alors que beaucoup d'entre eux utilisent les « charters » sur les liaisons internationales.

## 2° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1975

Le fléchissement d'activité constaté à la fin de 1974 ne s'est heureusement pas poursuivi et les résultats concernant *les huit premiers mois de 1975* marquent, au contraire, une progression soutenue avec un taux de remplissage élevé, soit 66,20 % (67 % sur le Mercure).

L'augmentation du trafic de 11,64 % pour les passagers et de 13,4 % pour les passagers/kilomètre permet d'espérer que le chiffre de 4,5 millions de voyageurs sera atteint.

La progression réalisée jusqu'à maintenant est d'autant plus remarquable qu'elle a été obtenue en dépit d'une réduction importante du nombre des heures de vol : (— 13,25 %), soulignant l'intérêt des avions à grande capacité tels que les Mercure.

## C. — Situation financière.

L'effet combiné de la récession économique, de la hausse des carburants, de la grève du personnel en avril et de la mise en service d'un appareil nouveau, sans parler de l'installation d'une « antenne » à Roissy a entraîné *en 1974* un déficit d'exploitation de 12 millions de francs, faisant suite à la perte de 2 millions de francs enregistrée en 1973.

En revanche, *l'exercice 1975* devrait normalement se clore par un bénéfice de l'ordre de 15 millions de francs.

## IV. — AEROPORT DE PARIS

### A. — Le trafic.

#### 1° RÉSULTATS DE L'EXERCICE 1974

Le trafic enregistré en 1974 se présente comme suit par rapport à l'exercice précédent :

#### a) Voyageurs.

	1973	1974
Orly Sud et Ouest.....	14 353 000	13 000 000
Le Bourget.....	2 756 000	1 800 000
Roissy-Charles de Gaulle.....	»	(1) 2 661 000
Totaux .....	17 109 000	17 461 000

(1) Mis en service en mars 1974.

Pour la première fois, la progression d'une année sur l'autre a été à peu près nulle alors que le taux de développement avait été en moyenne de 12,8 % pour la dernière décennie.

Ce phénomène imputable à la conjoncture économique défavorable n'est pas particulier à Paris et l'on constate une tendance semblable dans beaucoup d'aéroports européens.

Paris conserve ainsi, au plan des passagers, la seconde place en Europe derrière Londres et la sixième dans le monde occidental.

Si l'on considère les différents faisceaux de lignes, on constate que l'évolution d'ensemble recouvre de fortes différences : diminution sensible sur les liaisons avec Londres (— 6,1 %) et l'Amérique du Nord (— 7,7 %) ; progression marquée au contraire sur l'Afrique noire (+11,9 %), l'Afrique du Nord (+16,2 %) et l'Amérique du Sud (+ 21,9 %).

Cependant, plus de 57 % de passagers sont à destination ou en provenance de Métropole ou d'Europe.

b) *Le fret.*

Le volume de fret a évolué de façon beaucoup plus favorable en passant de 324 000 à 355 000 tonnes (dont 131 000 pour l'aéroport de Roissy). Les installations importantes et ultramodernes mises à la disposition des usagers dans ce dernier aéroport ont déjà attiré une clientèle importante et l'on peut espérer que le développement du trafic de marchandises en sera accéléré. L'évolution constatée dans les principaux aéroports d'Europe est sensiblement la même qu'à Paris qui occupe toujours la troisième place derrière Londres et Francfort. Ces trois aéroports assurent à eux seuls près de la moitié du trafic aérien de marchandises de l'Europe occidentale.

2° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1975

Pour les huit premiers mois du présent exercice, *le mouvement de voyageurs* a évolué de façon plus favorable avec un taux de progression de 7,7 %. On notera que la part de l'aéroport de Roissy qui dépasse déjà le tiers du total serait largement supérieure à 50 % si l'on prenait en considération non les passagers mais les passagers/kilomètre.

En ce qui concerne le fret, la conjoncture est nettement moins favorable avec un trafic pratiquement égal à celui de l'an dernier. On observe que ce mouvement de marchandises s'effectue pour les deux tiers à Roissy.

Il résulte des premières indications que nous possédons que le trafic de passagers des *grands aéroports européens étrangers* se développe, en 1975, moins vite qu'à Paris tandis que celui du fret y connaît une sensible récession (— 16,4 % à Francfort et — 6,6 % à Londres).

Pour l'ensemble de l'année 1975, on escompte recevoir à Paris 18,5 millions de passagers, soit 10 à Orly, 6,7 à Roissy et 1,8 au Bourget.

## B. — Répartition des compagnies entre les trois principaux aéroports parisiens.

La répartition du trafic entre les trois aéroports a donné lieu à des discussions longues et difficiles au plan international et intérieur.

La situation est actuellement la suivante :

### 1° ORLY

Sont implantées dans l'aérogare d'Orly-Sud les compagnies :

— Air France, qui y réalise un tiers de son trafic parisien, avec notamment toutes ses liaisons vers la Corse, les Antilles, l'océan Indien, l'Afrique du Nord et l'Europe de l'Est, ainsi qu'une partie de ses vols vers Nice et Londres ;

— Air Charter international, filiale charter d'Air France ;

— les compagnies européennes Iberia, Olympic Airways, British Airways (pour deux tiers de son trafic), Transport Aéro portugaise, Austrian Airlines, J. A. T. ;

— les compagnies d'Afrique du Nord ;

— la plupart des compagnies du Moyen-Orient : El Al, Middle East Airlines, Kuwait Airways, Traqi Airways, Iran Air, Lybian Arab Airlines ;

— la plupart des compagnies d'Amérique centrale ou du Sud : Aeromexico, Viasa, Varig, Aérolinas Argentinas, Lan Chile ;

— d'autres compagnies long courrier : Air India, Pakistan International Airways, Korean Airways, Qantas, South African Airways, Air Madagascar ;

— le trafic long courrier d'Aéroflot.

Sont implantées à Orly-Ouest, les compagnies Air Inter, Lufthansa, Alitalia, Swissair, Finnair, ainsi que plusieurs compagnies françaises d'aviation régionale.

## 2° ROISSY-EN-FRANCE

Cet aéroport reçoit les compagnies suivantes :

- Air-France qui y traite deux tiers de son trafic (ensemble des destinations sauf la Corse, les Antilles, l'océan Indien, l'Afrique du Nord et l'Europe de l'Est) ;
- Air Inter (qui y réalise moins de 10 % de son trafic) ;
- British Airways et S.A.S. pour un tiers de leurs vols.

Il reçoit en totalité les compagnies : U.T.A., T.W.A., Japan Airlines, British Caledonian, Saoudia, ainsi que la Compagnie cargo Seaboard World Airlines.

## 3° LE BOURGET

Les principales compagnies régulières restant au Bourget sont actuellement K.L.M. (Pays-Bas), Sabena, Aer Lingus, Aéroflot (vols moyen courriers), L.O.T. (Pologne), Luxair, S.A.S., Syrianair, Tarom et le groupe Air Alpes.

En outre, Le Bourget reçoit la plupart des vols des compagnies charters étrangères.

\*  
\* \* \*

En dehors des inconvénients déjà signalés concernant Air France, cette répartition risque d'entraîner une saturation prématurée de la première tranche de Roissy tandis qu'une capacité importante restera encore disponible à Orly pendant plus de cinq ans. Il convient donc de remédier au plus tôt à une telle situation. La reconversion du Bourget prévue pour le printemps 1977 fournirait une excellente occasion de procéder à une redistribution du trafic entre Roissy, Orly-Sud et Orly-Ouest.

### C. — Situation financière.

Le bilan d'exploitation de l'Aéroport de Paris s'est traduit en 1974 par un solde négatif de 77,9 millions de francs, ramené à 22,9 millions de francs du fait d'un allègement exceptionnel des charges financières de 55 millions dont l'établissement a bénéficié de la part de l'Etat.

Pour 1975, la dernière estimation faite prévoit un déficit de 47,6 millions de francs compte tenu d'un apport de l'Etat qui serait de 50 millions de francs.

La situation financière de l'aéroport se caractérise donc par un déséquilibre des comptes qu'on peut espérer momentanément.

Ce déséquilibre s'explique essentiellement par la charge très lourde qu'a représentée la réalisation de l'aéroport de Roissy-en-France faisant suite à la construction d'Orly-Ouest.

On notera en particulier que les besoins de financement afférents à la construction de cet aéroport ont été couverts à 75 % par recours à l'emprunt, ce qui a alourdi considérablement les charges financières.

Mais, à moyen terme du moins, la situation de l'aéroport apparaît devoir se redresser rapidement, les dépenses d'investissement ne devant pas dépasser le tiers du chiffre d'affaires au cours du VII<sup>e</sup> Plan après l'avoir égalé et parfois dépassé de 1967 à 1973.

Toutefois, trois éléments seront, bien entendu, déterminants dans le proche avenir :

— le volume du trafic, fonction lui-même de la conjoncture économique et de la stabilité politique internationale ;

— l'évolution générale des prix, une certaine inflation ne pouvant que diminuer le poids relatif des dettes ;

— la possibilité accordée à l'établissement d'aménager ses tarifs en fonction de ses charges.

En supposant résolus de manière satisfaisante ces deux derniers problèmes, une évolution favorable du trafic pourrait conduire au rétablissement de la situation financière de l'aéroport dès 1978.

Dans le cas d'une faible augmentation de l'activité aérienne, il faut s'attendre, en revanche, à un déficit annuel de l'ordre de 100 millions de francs pendant la période couverte par le VII<sup>e</sup> Plan.



## V. — LES AÉROPORTS DE PROVINCE ET D'OUTRE-MER

### A. — Les aéroports de province.

Le trafic des principaux aéroports de province a évolué comme suit de 1973 à 1974 :

	NOMBRE DE PASSAGERS				TONNES DE FRET			
	1973	Pourcentage de var.	1974	Pourcentage de var.	1973	Pourcentage de var.	1974	Pourcentage de var.
Marseille .....	2 172 257	+ 12	2 258 350	+ 4	13 963	+ 9	13 363	— 4
Nice .....	2 085 808	+ 4	2 087 747	»	13 048	— 2	11 978	— 8
Lyon-Bron .....	1 220 966	+ 10	1 406 319	+ 15	4 823	+ 6	5 280	+ 9
Toulouse .....	658 778	+ 6	684 898	+ 4	3 707	+ 34	4 350	+ 12
Bordeaux .....	580 233	+ 14	766 840	+ 32	3 956	+ 10	4 192	+ 5
Bastia .....	446 274	+ 7	445 687	»	1 646	— 13	1 171	— 30
Ajaccio .....	418 019	+ 6	430 520	+ 3	1 770	— 20	1 232	— 30
Strasbourg .....	238 670	+ 23	254 534	+ 6	802	+ 12	772	— 4
Tarbes .....	248 231	— 11	273 158	+ 10	78	— 33	107	+ 37
Lille .....	171 471	+ 9	177 188	+ 3	3 251	+ 11	3 338	+ 6

Le fait le plus saillant de cette évolution a été le franchissement du cap des deux millions de passagers par Nice et par Marseille, qui occupe maintenant la première place. On notera aussi la progression sensible de Lyon et de Bordeaux.

En revanche le volume du fret reste peu important.

### LES AÉROPORTS DE NICE ET DE LYON

#### Nice.

Une décision gouvernementale prise par un Comité interministériel pour l'aménagement du territoire du 19 juillet 1973 a retenu le principe de l'opération d'extension sud de l'aéroport de Nice.

L'opération a été autorisée par décisions du Secrétaire d'Etat aux Transports et du Ministre de l'Economie et des Finances en date du 24 décembre 1975.

L'extension a pour but de doubler la surface de l'aéroport, particulièrement restreinte, en vue de permettre au fur et à mesure des besoins un quadruplement de son trafic, et de diminuer considérablement les nuisances de bruit sur l'ouest de la ville de Nice par un éloignement de 480 mètres vers le Sud de la piste principale.

Une première tranche de travaux a été lancée qui comporte la mise hors d'eau de 200 hectares et la construction d'une nouvelle piste de 3 200 mètres avec tous les équipements associés, ainsi que l'établissement d'une voie routière d'accès (avec tunnels sous les ouvrages aéronautiques) pour assurer la liaison avec le sud des pistes où est prévu un nouveau port en eau profonde.

Les travaux préparatoires sont en voie d'achèvement : préparation de la carrière par extraction des matériaux et la construction des chaussées de chantier qui permettront d'amener les remblais le long de la vallée du Var jusqu'aux lieux de la mise en dépôt. Les travaux de remblaiement proprement dits commenceront début novembre 1975.

Le financement de l'opération comporte les participations de l'Etat et de la Chambre de commerce et d'industrie de Nice aidée par la ville de Nice et le département des Alpes-Maritimes.

#### *Ouverture de l'aéroport de Lyon-Satolas.*

L'ouverture de l'aéroport de Satolas, le 20 août dernier, a marqué pour Lyon et sa région une date importante. La réalisation de la nouvelle plate-forme aérienne répondait en effet à un besoin urgent, le site de Bron ne satisfaisant plus aux besoins croissants du trafic et perturbant l'environnement.

La première tranche de l'ouvrage comprenant, notamment, une piste de 4 000 mètres, une aérogare de passagers, et une autre pour le fret, doit permettre de faire face à un trafic de trois millions de passagers escompté pour 1980. Il est probable que cette capacité sera suffisante nettement au-delà de cette date, ne serait-ce qu'en raison de la mise en service, en 1981, de la liaison ferroviaire rapide qui mettra Paris à 2 heures de Lyon.

Fait intéressant à signaler, le coût de l'opération couverte à raison de 161 millions de francs par l'Etat et de 217 millions par les collectivités n'excède que de 26 % l'évaluation faite en 1969 : dépassement inférieur au taux de la hausse des prix au cours des cinq dernières années.

Notons, enfin, que le nouvel aéroport peut recevoir sans restriction tous les appareils commerciaux.

### B. — Les aéroports d'outre-mer.

Le trafic des aéroports d'outre-mer a évolué comme suit en 1973 et 1974 :

	NOMBRE DE PASSAGERS				TONNES DE FRET			
	1973	Pourcentage de variation.	1974	Pourcentage de variation.	1973	Pourcentage de variation.	1974	Pourcentage de variation.
<i>Départements d'outre-mer.</i>								
Pointe-à-Pitre .....	622 634	+ 17	715 906	+ 15	6 606	+ 3	6 165	- 7
Fort-de-France ...	443 515	+ 20	511 026	+ 15	7 923	+ 11	7 025	- 13
Saint-Denis .....	162 990	+ 20	188 646	+ 16	4 444	+ 12	4 590	+ 3
Marie-Galante .....	99 310	+ 25	104 670	+ 5	117	+ 58	142	+ 21
Cayenne .....	53 953	+ 19	58 525	+ 8	1 630	»	1 593	- 2
<i>Territoires d'outre-mer.</i>								
Tahiti .....	536 541	+ 15	610 000	+ 13	4 090	+ 11	4 000	- 2
Djibouti .....	186 047	+ 28	197 113	+ 6	5 430	+ 22	7 964	+ 46
N o u m é a-La Ton-								
touta .....	146 495	+ 6	167 881	+ 15	3 771	- 18	4 308	+ 15
Mooréa .....	183 440	+ 10	187 188	+ 2	»	»	»	»
Port-Vila .....	76 838	+ 22	82 545	+ 7	697	+ 69	938	+ 35
Nouméa-Magenta..	76 134	+ 10	79 540	+ 4	808	- 12	820	+ 1
Bora-Bora .....	59 160	+ 4	64 000	+ 8	165	+ 6	100	- 39

On notera la progression marquée du trafic sur presque tous les aéroports parmi lesquels se détachent ceux des Antilles, celui de la Réunion et Tahiti.

## VI. — LES CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

### A. — Le Concorde.

Depuis le 30 mai dernier, des Concorde répondant en tous points aux qualifications techniques de la British Aircraft Corporation et d'Air France, ont été soumis à une série ininterrompue d'épreuves de qualification et de certification qui ont démontré leur fiabilité totale en particulier sur les axes où ils seront mis en service.

Signalons, en particulier, que les *vingt-quatre traversées transatlantiques* entre Lisbonne et Caracas, premières liaisons supersoniques sans escale entre l'Europe et l'Amérique latine, ont confirmé les performances de l'avion avec la charge marchande prévue sur l'étape la plus longue jamais franchie par Concorde soit 6 575 kilomètres, c'est-à-dire 575 kilomètres de plus que la distance Paris—New York.

De plus, pour parfaire la démonstration, l'appareil a été, à deux reprises, volontairement dérouté vers des aéroports de dégagement.

Personne ne conteste donc plus aujourd'hui les capacités techniques de l'avion, qui sera mis simultanément en service, comme nous l'avons déjà indiqué, au mois de janvier prochain par les Anglais sur Londres—Bahrein et par nous-mêmes sur Paris—Dakar—Rio.

Pour cette dernière liaison, les horaires prévus sont les suivants (en heures locales) :

— *de Paris à Rio* : Paris 17 heures, Dakar 19 heures, Rio 20 h 15 ;

— *de Rio à Paris* : Rio 10 heures, Dakar 16 h 10, Paris 20 h 10.

*Dossier commercial.*

En ce qui concerne les commandes, la situation est restée inchangée depuis l'an dernier et les seules compagnies ayant pris des engagements fermes restent la B. A. C. pour cinq avions et Air France pour quatre, soit neuf avions alors que la construction de seize unités est d'ores et déjà décidée.

Dans ces conditions, il ne peut être question, bien entendu, pour la Grande-Bretagne et la France, de récupérer les frais consacrés au développement de cet appareil, frais qui s'élèvent actuellement pour notre pays seul à 6 686 millions de francs hors taxes, somme à laquelle s'ajoutent les prêts consentis pour le lancement de la série qui dépassent déjà 1 milliard de francs.

Sans méconnaître le poids des charges financières inhérentes à la réalisation de ce supersonique, votre commission reste convaincue que la formule mise au point par les Britanniques et nous-mêmes ouvre la voie à l'aviation commerciale de demain, qui, dans un délai plus ou moins long, devra faire leur place aux appareils supersoniques.

Dans l'immédiat, *l'année 1976 sera décisive pour l'appareil franco-britannique* car il est permis d'espérer que sa mise en service parviendra à dégeler une nombreuse clientèle. En revanche, il est vain de se dissimuler que son coût élevé d'achat et sa consommation importante de carburant risquent d'écarter les transporteurs à une époque où ils connaissent tous de graves difficultés de trésorerie. Il faut compter aussi avec l'attitude des Américains, et singulièrement des responsables de l'aéroport de New York, sensibles à l'opinion des défenseurs de l'environnement.

Le niveau des tarifs sans doute supérieurs de 15 à 20 % à ceux de la première classe ne devrait pas en revanche jouer un rôle essentiel.

*Perspectives du supersonique.*

Quoi qu'il en soit, nous devons songer à l'avenir et, à notre sentiment, il nous faut préparer sans plus tarder un appareil supersonique disposant d'une charge commerciale plus en rapport avec son coût d'utilisation et entraîné par des réacteurs modernes, silencieux, économiques et développables.

On notera, à ce propos, que le moteur du Concorde étudié dès 1950, mis au point en 1956 et destiné primitivement à un bombardier a été développé au maximum pour équiper le supersonique franco-britannique.

Une telle œuvre ne pourra être que collective et faire appel, non seulement à nos partenaires européens, mais encore aux constructeurs américains de cellules et de moteurs. Cette collaboration s'impose pour des raisons évidentes d'ordre technologique et commercial en prenant modèle sur l'association réalisée par la S. N. E. C. M. A. et General Electric pour la construction du moteur de 10 tonnes de poussée.

L'avance que nous avons acquise au plan technique devrait nous permettre de définir une telle opération sans nous mettre à la remorque des grandes firmes d'Outre-Atlantique qui pourraient bien, un jour, faute d'initiative de notre part, décider de développer seules l'avion supersonique de demain.

### B. — L'Airbus A 300 B.

Entré en service au début de l'été 1974, l'Airbus est actuellement exploité par cinq compagnies : Air France, German Air, Transport Europ Airways, Air Siam et Corean Air Lines.

D'ici la fin de la présente année, quatre nouveaux appareils seront livrés, dont un à Air France qui disposera ainsi de sept Airbus.

A l'heure actuelle, le dossier commercial de l'avion se présente comme suit :

	OPTIONS	COMMANDES
Air France.....	8	8
German Air.....	2	»
Indian Airlines.....	3	3
Corean Airlines.....	6	»
Lufthansa .....	3	9
Transport Europ Air.....	2	1
South African A. ....	4	4
Total .....	28	25

Au cours du précédent exercice, il a été enregistré sept commandes fermes et dix options. On se félicitera notamment des options nouvelles prises par la Lufthansa jusqu'ici assez réticente en dépit de la part prise par l'industrie allemande à la fabrication de l'Airbus A 300 B.

Sur les vingt-huit appareils vendus, douze sont du type B 4 à long rayon d'action (4 800 kilomètres) et seize, du type B 2.

Compte tenu de la cadence de fabrication de dix-huit appareils environ par an, les chaînes de production sont donc d'ores et déjà alimentées jusqu'à la fin de 1976.

*Perspectives de vente.*

Handicapé au départ par son prix relativement élevé : 20 millions de dollars pour la version B 2 et vingt et un pour le modèle B 4, l'Airbus bénéficie actuellement de la hausse considérable du carburant et des dépenses d'entretien et de maintenance qui diminue l'incidence de l'amortissement dans les frais d'exploitation. De ce fait, les transporteurs marquent un intérêt nouveau à cet avion dont la vente était jusqu'ici contrariée par la présence sur le marché de nombreux Boeing 707 d'occasion proposés à des prix très modiques.

Voici, à titre d'exemple, quelques comparaisons entre les dépenses de carburant au siège-kilomètre de l'Airbus et du Boeing 707 sur quelques trajets types.

	AIRBUS	BOEING 707
Bangkok—Hong Kong (1 850 kilomètres).....	100	165
Bruxelles—Palma (1 400 kilomètres).....	100	220

De même, le Boeing 727 200 se révèle de 45 % plus coûteux que l'Airbus, au siège offert, sur la ligne Paris—Londres.

Un deuxième élément favorable à l'Airbus est sa capacité de remplacer le Boeing 707, dans sa version B 4, sur un grand nombre de liaisons intermédiaires entre le moyen courrier et le long courrier. Ceci, joint à la capacité haute densité de cet avion (320 sièges), intéresse, notamment, les compagnies charters. Ainsi l'A 300 B paraît avoir trouvé un bon créneau entre la famille des B 747, DC 10 et Lockheed 1011 et les moyens courriers. En particulier la version B 4 se situe comme un économique « long courrier court ».

Après des débuts malaisés, on peut donc espérer que cet avion finira par s'imposer en dépit ou peut-être même en raison de la conjoncture économique difficile qui freine l'expansion du transport aérien et conduit les exploitants à mieux apprécier les frais réels d'utilisation de leurs machines.

### C. — Le Falcon 50.

Après l'étonnante carrière réalisée par les avions d'affaires Falcon 10 et le Falcon 20, ce dernier déjà vendu à trois cent quarante-trois exemplaires et sortant toujours des chaînes de Mérignac à raison de deux exemplaires par an, la Société Marcel Dassault envisage de lancer une version améliorée de cet appareil dont le rayon d'action serait porté à 3 150 kilomètres.

Mais c'est maintenant à la catégorie des avions d'affaires que le constructeur français s'attaque avec son Falcon 50 B conçu pour franchir des étapes de 5 550 kilomètres. Cet appareil surclasserait aussi ses concurrents américains tels que le Jet Star de Lockheed et le Gulfstream de Grumman.

L'entreprise bénéfice pour le développement de l'appareil d'une dotation remboursable de 450 millions de francs dans le cadre du dernier plan de relance.

Ce crédit, qui représente 75 % du devis total de 600 millions de francs, sera réparti entre Dassault et l'Aérospatiale à concurrence de 200 millions pour le premier et de cent quatre-vingt cinq pour le second.

Les services officiels procèdent à l'élaboration du Protocole qui fixera les conditions de versement et de remboursement de cette avance.

D'autre part, la Société Dassault a demandé à bénéficier d'une garantie de charge et de risque économique pour les cent premiers appareils produits de 1978 à 1979.

Précisons enfin que Dassault n'a pas attendu l'aide de l'Etat pour prendre le risque du lancement de cet avion nouveau puisque celui-ci est déjà en fabrication et effectuera son premier vol en novembre 1976.

La société s'était même engagée à couvrir les dépenses de la S. N. I. A. S. (qui réalise le fuselage et les engrenages) si le programme devait être arrêté.



## D. — Le moteur de 10 tonnes (C. F. M. 56).

Le programme de développement du turboréacteur C. F. M. 56 se poursuit activement entre les deux coopérants de ce moteur à double flux et taux de dilution élevé alliant les avantages d'une consommation réduite et d'un niveau de bruit remarquablement bas.

Sur les quatre moteurs actuellement montés dont deux ont commencé leurs essais les 20 juin et 18 octobre 1974 aux U. S. A., trois sont actuellement en France.

Il convient de rappeler à ce propos que l'accord liant General Electric à la S. N. E. C. M. A. couvre toute la durée du programme et que tous les engagements pris sont réciproques.

### 1° RÉPARTITION DES TACHES

Les tâches sont partagées à égalité entre les sociétés mères.

*General Electric* est chargée de l'intégration d'ensemble du générateur de gaz (partie centrale à haute pression et température élevée) et de la régulation principale du moteur.

La S. N. E. C. M. A. réalise l'ensemble basse pression, l'inverseur de poussée, l'intégration du boîtier d'engrenages, les accessoires et l'intégration du moteur.

Au point de vue commercial, C. F. M. International a la responsabilité de définir et de diriger le plan d'après-vente.

### 2° PROGRAMME ET COUT DE DÉVELOPPEMENT

Le coût de la *phase de démonstration* qui doit s'achever cette année est resté conforme à la prévision établie à la fin de 1971. Compte tenu de l'évolution des conditions économiques, il s'élève à 171 millions de francs se décomposant ainsi :

Prêt de l'Etat .....	134 millions de francs.
Financement de la S. N. E. C. M. A. ....	35
Contribution F. N. ....	2
	<hr/>
Total .....	171 millions de francs.

En ce qui concerne la phase de certification dont la fin doit intervenir en 1978, les prévisions de dépenses sont également conformes aux prévisions. Le montant du prêt de l'Etat afférent à cette phase sera de l'ordre de 173 millions de francs pour le présent exercice et approchera 436 millions de francs en 1976. Les modalités de remboursement du prêt de l'Etat sont en cours de mise au point avec les services officiels.

### 3° PERSPECTIVES COMMERCIALES

Le réacteur C.F.M. 56 vise à équiper essentiellement :

- soit des moyens courriers bimoteurs de 150 à 170 places ;
- soit des longs courriers actuels ou à définir.

Parmi les projets étudiés figurent :

- le *Super-Mercure* (dit *Mercure BI - C.F.M. 56*) qui pourrait emporter 159 passagers à 2 300 kilomètres (au lieu des 135 passagers à 2 000 kilomètres emportés par le modèle actuel) ;
- l'*Air-bus quadrimoteur A 300 B 11* qui prendrait place parmi les longs courriers ;
- des avions nouveaux moyens courriers à fuselage large équipés de 167 ou 200 sièges.

Le C.F.M. 56 pourrait également être monté sur des DC 8 ou des versions nouvelles de DC 9 et du Boeing 707.

L'ordre de grandeur des prévisions de ventes arrêtées par General Electric et la S.N.E.C.M.A. est de 9 000 à 10 000 unités. Le moteur devra cependant faire face à un redoutable concurrent, Pratt et Whitney, qui développe notamment un nouveau réacteur, le J. T. 10 D.

#### E. — Commercialisation des matériels aéronautiques.

Il aurait sans doute été plus judicieux d'adopter comme titre pour ce chapitre : « La construction aéronautique européenne face à la suprématie américaine » tant il apparaît aujourd'hui difficile, à nos constructeurs d'avions comme à ceux de nos voisins européens, non plus de sauvegarder leurs positions déjà précaires mais d'éviter d'être éliminés du marché par les fournisseurs d'appareils américains, en particulier dans le domaine de l'aviation commerciale.

Pour juger de la situation, quelques chiffres doivent être rappelés.

Au 30 juin 1975, une flotte de 4 919 appareils à réaction était exploitée par les lignes commerciales du monde « occidental ». Sur ce total, on comptait seulement 578 avions de fabrication européenne, encore s'agissait-il en grande partie, comme pour les 215 *Caravelle*, de machines anciennes qui seront à brève échéance retirées du service.

**Au niveau des commandes**, que représentent nos ventes d'*Airbus*, de *Caravelle* ou de *Concorde* lorsqu'on considère celles des différents types de Boeing (15 « B 107 », 136 « B 727 », 52 « B 737 », 51 « B 747 »), de Douglas (61 « DC 9 », 87 « DC 10 »), ou même de Lockheed (112 « L. 1011 ») ?

Le problème est bien pour nous de savoir si nous allons devenir au mieux des sous-traitants.

Votre commission a voulu, à l'occasion de l'examen du présent budget, étudier de près ce problème crucial et, en particulier, les *conditions de commercialisation des appareils*, celles-ci lui paraissant un facteur sinon essentiel, du moins très important, de cette carence européenne.

#### 1° SITUATION DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

Deux cas sont ici considérés, celui des ventes sur le marché intérieur et celui des exportations, étant entendu que les achats d'Air France sont considérés comme telles.

Les ventes sur le marché intérieur dont l'exemple type est l'achat par Air Inter de matériel français ne disposent en France d'aucun avantage particulier. Pour le montage éventuel de l'opération (crédit, etc.), le vendeur passe par le circuit bancaire. Par ailleurs, l'acheteur ne bénéficie pas de l'exonération de la T.V.A. consentie au client étranger (ou à Air France) ce qui, au taux de 20 %, constitue une surcharge sensible, récupérable, il est vrai, notamment, sur le montant des billets.

En matière d'exportations, il faut savoir, tout d'abord, que celles-ci sont en général frappées de droits de douane. C'est, en particulier, le cas à l'entrée aux Etats-Unis où ce droit atteint 5 % alors que les matériels aéronautiques américains sont admis dans notre pays en franchise.

Sur un plan général, les exportations concernant ces marchandises sont traitées, à quelques exceptions notables près, de la même manière que celles des autres biens d'équipement.

Le problème qui se pose à l'Etat est, en effet, de permettre aux exportateurs français de ces objets à valeur unitaire élevée et à long cycle de production d'affronter la concurrence internationale des crédits après livraison sans pour autant grever trop lourdement la trésorerie extérieure du pays et compromettre ainsi la tenue de notre monnaie.

En France, la politique exportatrice de l'Etat est confiée à une Commission ministérielle des garanties et du crédit au commerce extérieur animée par la Direction des relations économiques extérieures. Cette commission statue coup par coup sur les dossiers qui lui sont présentés par les exportateurs. Toutefois notre pays respecte, autant que faire se peut, certaines règles définies par l'Union de Berne au plan international qui a, en particulier, fixé les durées maximales de crédit applicables aux biens d'équipement en fonction de leur nature et de leur valeur.

Ceci posé, les aides de l'Etat se matérialisent essentiellement par l'assurance-crédit, des modalités particulières de financement du crédit accordé aux acheteurs et une assurance contre le risque économique.

#### *L'assurance crédit.*

Après décision de la Commission des garanties et signature du contrat d'exportation, la Coface, gestionnaire d'un compte du Trésor approprié, délivre des polices couvrant les risques inhérents à l'opération soit aux exportateurs, soit à leurs banquiers.

Les risques susceptibles d'être couverts sont :

1. *Le risque commercial proprement dit :*

— interruption abusive du marché ou non-paiement d'un débiteur impécunieux ;

— le risque politique ou catastrophique : guerre, troubles civils, séisme, inondation, embargo ;

— le risque de change : variations de la devise dans laquelle est libellé le marché.

La quotité garantie ne couvre toutefois jamais plus de 85 à 90 % de l'opération.

## 2. *Le financement après livraison :*

Des financements à taux bonifié sont accordés aux seules opérations couvertes par l'assurance garantie.

## 3. *La couverture du risque économique :*

Cette assurance a pour objet de compenser les inconvénients de l'inflation en limitant la variation de prix garantie au départ à l'acheteur. Elle permet en fait de plafonner à 7 ou 8 % la formule de révision des contrats de vente. Cette procédure qui constitue une subvention déguisée est prohibée par le Traité de Rome et n'est en principe plus employée dans les relations avec la Communauté européenne. Elle n'est en fait tolérée que pour les ventes de matériel aéronautique aux Etats-Unis.

### *Cas particuliers des programmes Concorde et Airbus.*

#### 1. *Financement classique.*

Les formules adoptées s'inspirent des pratiques américaines que nous décrirons plus loin.

Par analogie avec celles-ci, le Concorde et l'Airbus peuvent être vendus avec dix ans de crédit couvrant 90 % du prix. Le taux de ce crédit se situe entre 8,5 et 9,5 %.

#### 2. *Crédit-bail.*

Le crédit-bail ou « leasing », très employé aux Etats-Unis consiste dans la mise à disposition d'un tiers pour une période généralement assez longue, d'une marchandise qui reste propriété du bailleur. L'utilisateur acquitte une sorte de droit d'usage dont le montant varie en fonction de la valeur résiduelle de l'objet qu'il détient.

Cette technique permet de ramener à un niveau symbolique l'acompte à la commande et d'étendre la durée du crédit au-delà de la limite réglementaire des dix ans.

De plus, dans le cas particulier de l'Airbus, un crédit d'impôt de 10 % (s'appliquant à la partie française de l'avion soit un tiers) est accordé à l'acheteur de l'avion ayant passé commande avant la fin de la présente année.

### 3. *Solution dite S. G. A. C. applicable au Concorde.*

Une solution de location de courte durée est actuellement à l'étude concernant le Concorde. Elle permettrait aux compagnies concernées de prendre l'avion en quelque sorte à l'essai.

Dans ce but, les banquiers de l'Aérospatiale constitueraient une société financière qui se porterait acquéreur de ces appareils et les louerait pour une longue durée à une société commerciale au sein de laquelle seraient associés Air France et le constructeur. Cette société sous-louerait les avions aux compagnies aériennes intéressées. Au terme du contrat de deux ou trois ans que le transporteur aurait conclu, ce dernier pourrait rendre l'avion ou l'acheter.

\*  
\* \*

Pour la période écoulée entre le 1<sup>er</sup> janvier 1974 et le 30 juin 1975, les ventes à l'étranger, ne comprenant pas l'Airbus dont la commercialisation est assurée par Air Industrie, garanties par la Coface, se sont élevées à 2 500 millions de francs sur 4 110 millions.

## 2° SITUATION DES CONSTRUCTEURS AMÉRICAINS

### *Ventes normales.*

Pour les avions à réaction moyen et long-courriers, l'Exim Bank intervient de deux manières :

- prise en charge des échéances les plus longues (celles des années six et dix) à concurrence de 30 à 45 % du prix ;
- garantie pour une fraction du prix comprise entre 45 et 60 % correspondant aux échéances courtes financées par le circuit bancaire normal au taux du marché (actuellement 8 %). Au total le taux moyen des crédits consentis à l'acheteur, à concurrence de 90 % du prix, se situe aux environs de 9 %.

De plus, les acheteurs d'appareils bénéficient comme tout acquéreur de biens d'équipement d'un avoir fiscal dit « investment credit tax » de 7 % de la valeur de l'objet acquis et de la possibilité d'amortissements accélérés singulièrement avantageux pour des compagnies importantes dans la mesure, toutefois, où elles réalisent des profits substantiels.

### *Crédit-bail.*

Le crédit-bail ou « leasing » est d'autant plus en faveur aux U. S. A., comme d'ailleurs en Grande-Bretagne, qu'il est assorti des mêmes avantages fiscaux attachés aux investissements décrits ci-dessus. Ces avantages intéressent, au premier chef, les investisseurs institutionnels tels que les banques et les compagnies d'assurance qui disposent de capitaux très importants et sont donc à même d'acquérir des machines coûteuses. Ces entreprises qui effectuent des bénéfices élevés sont, en effet, naturellement tentées par toute formule leur permettant de réduire à la fois ces bénéfices et les impôts afférents. Aussi peut-on constater qu'une partie des avions récents sont effectivement aujourd'hui commercialisés de cette manière. Il ne faudrait pas croire cependant à une extension indéfinie de cette procédure car les banques, soucieuses de conserver des garanties, ne consentent ces crédits-bails aux compagnies que dans la limite d'un tiers de leur flotte en service.

Quoi qu'il en soit, une question vient naturellement à l'esprit : *pourquoi la France n'applique-t-elle pas le même système ?*

Les Pouvoirs publics se sont penchés avec compréhension sur ce sujet et ont adopté en 1973 une réglementation calquée sur celle des U. S. A. Mais le dispositif mis en place, après avoir reçu un commencement d'application pour 2 Airbus vendus à Air France et 6 à la Korean Airlines, n'a pu fonctionner, l'insuffisance des bénéfices réalisés par nos banques ne leur permettant pas de tirer profit des avantages fiscaux qui leur étaient offerts.

Pour donner cependant une idée de l'avantage que ce système offre, indiquons qu'il permet de faire bénéficier les utilisateurs de financements d'une durée pouvant aller jusqu'à dix-sept ans à des taux susceptibles de descendre à 5 %. A titre d'exemple, Air France a obtenu de cette façon un contrat de « leasing » de dix-sept ans au taux de 4,5 %, ce qui a permis de dire que notre compagnie nationale avait pu ainsi se procurer quatre Boeing 747 au prix de trois. L'U. T. A. a bénéficié également de conditions semblables pour l'achat de trois de ses DC 10.

Il convient cependant de préciser à ce propos que l'administration fédérale des Etats-Unis n'a pas admis la poursuite de telles opérations, s'agissant d'avions exploités par les compagnies étrangères et bien qu'ils restent propriété américaine.

\*  
\* \*

Les différentes précisions que nous venons de fournir montrent qu'en dépit des efforts et de la compréhension de notre administration, les constructeurs américains bénéficient, du moins sur le marché aéronautique de leur pays — qui est de loin le plus important du monde — d'avantages substantiels tenant essentiellement, en dehors des droits douaniers, à la dimension de leurs clients transporteurs et de leurs établissements de crédit.

Ceci souligne une fois de plus *la nécessité pour la Communauté de regrouper ses moyens à l'échelle européenne* et de se doter d'établissements de crédit susceptibles d'apporter leur soutien aux industriels du Marché commun et, notamment, aux constructeurs d'aéronefs, qu'il s'agisse des ventes sur le marché intérieur ou des exportations. On ne peut en effet espérer vendre un avion, surtout à l'époque actuelle, qu'en consentant aux compagnies des facilités de paiement en rapport avec les recettes qu'elles réalisent ou qu'elles peuvent escompter de l'utilisation de l'appareil en cause ; et nul n'est mieux placé pour réaliser une telle opération que le détenteur de capitaux importants (banquier ou assureur) cette formule présentant en outre l'immense avantage pour le constructeur de pouvoir être payé sans délai.

L'Europe, qui a su combler son retard au plan technologique, doit faire encore preuve de volonté et d'imagination pour se doter de structures financières et commerciales à l'échelle de ses ambitions.

\*  
\* \*

En **conclusion** de cette étude, votre commission se doit tout d'abord de féliciter nos transporteurs aériens pour le développement du trafic réalisé dans une conjoncture particulièrement défavorable.



Elle observe cependant que cette progression d'activité ne s'est pas toujours traduite, comme c'est le cas pour Air France, par une amélioration de la situation financière de l'entreprise, en dépit de l'augmentation très sensible des tarifs. Le rendement du passager/kilomètre lui paraît donc devoir être pris en considération au même titre que la recherche de la clientèle.

Dans le cas particulier d'Air Inter, elle souhaite, en outre, que la cadence des dessertes et des horaires tienne compte au mieux, des besoins des usagers parisiens et de province conciliables avec le meilleur emploi du matériel volant.

En ce qui concerne les matériels aéronautiques, elle souhaite qu'une meilleure coordination s'établisse au plan français et surtout européen entre constructeurs et transporteurs. A ce sujet, l'exemple du Mercure lui semble déplorable puisqu'il apparaît que le lancement de cet avion a été décidé avec l'aide des Pouvoirs publics malgré le refus manifesté au départ par Air France d'acquérir un appareil disposant d'un rayon d'action plus réduit que les moyens courriers classiques.

Votre commission tient enfin à souligner le rôle essentiel que joue la construction aéronautique, qu'il s'agisse de ses retombées technologiques ou de l'amélioration de l'image de marque de notre industrie.

Ces éléments justifient, à son avis, les aides financières qui lui sont accordées.

Elle est cependant convaincue que, seule, la mise en commun des moyens européens permettra à notre continent de faire face à la puissance financière et technologique des Etats-Unis.

\*  
\* \*

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable à l'adoption des dispositions de la loi de finances pour 1976 concernant l'Aviation civile et commerciale.