

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1980

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1981 ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XIX

AVIATION CIVILE

Par M. Bernard LEGRAND,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Marcel Lucotte, Auguste Chupin, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, André Barroux, Raymond Dumont, secrétaires ; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Jean Colin, Pierre Croze, Marcel Daunay, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo (Yvelines), Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, Pierre Lacour, Robert Laucournet, France Lechenault, Fernand Lefort, André Lejeune, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Marcel Mathy, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmantier, Albert Pen, Pierre Perrin, Jean Peyrafitte, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Puech, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Rouvière, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vadepied, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (6^e législ.) : 1933 et annexes, 1976 (annexe 42), 1981 (tome XX), et in-8° 359.

Sénat : 97 et 98 (annexe 28) (1980-1981).

Loi de finances. — Aéroports - Aviation civile - Transports aériens - Constructions aéronautiques.

SOMMAIRE

	Pages
I. - LA CONJONCTURE AERONAUTIQUE MONDIALE.....	4
II. - AIR FRANCE	
A. La flotte	7
B. Activité de la Compagnie.....	9
C. Le problème de la desserte de la Corse et des D.O.M.	10
D. Situation et résultats financiers	12
III. - UNION DE TRANSPORTS AERIENS	
A. La flotte	14
B. Activité de la Compagnie.....	14
C. Résultats financiers	17
IV. - AIR INTER	
A. La flotte	19
B. Activité de la Compagnie	20
C. Modifications apportées au réseau	21
D. Incidence probable de la mise en service du T.V.G.	21
E. Résultats financiers.....	21
F. Un grave sujet d'inquiétude : la baisse marquée de la ponctualité du service	22
G. Niveau et évolution des tarifs	22
V. - LES COMPAGNIES DE TROISIEME NIVEAU	
A. Trafic	24
B. Relations avec Air Inter et Air France	24
C. Regroupements opérés.....	25
VI. - AEROPORT DE PARIS	
A. Evolution du trafic	26
B. Position concurrentielle	27
C. Investissements réalisés et prévus à Roissy	27
D. Situation financière	28
VII. - AEROPORTS DE PROVINCE ET D'OUTRE-MER	
A. Aéroports de province	29
B. Aéroports d'Outre-Mer	29

VIII. – CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

A. Le programme Airbus	30
B. Activités civiles de notre société nationale de moteurs d'avions (S.N.E.C.M.A.)	33
CONCLUSION	35
EXAMEN EN COMMISSION	37
ANNEXES	38 et 39

I. - LA CONJONCTURE AERONAUTIQUE MONDIALE

Après une année 1979 relativement satisfaisante pour l'aéronautique civile, un brusque retournement s'est produit dès le début de l'hiver, si bien que M. Knut Hammarskjöld, directeur général de l'I.A.T.A., peu porté par tempérament et fonction aux excès de langage, a récemment déclaré que 1980 sera la plus mauvaise année du transport aérien régulier international. Ces propos pourraient paraître excessifs si l'on considérait les seuls chiffres de trafic qui ne sont souvent globalement, pour les neuf premiers mois, qu'en léger retrait sur l'an dernier, compte tenu d'une progression parfois notable des services réguliers et d'une forte baisse des vols à la demande, mais ils sont pleinement justifiés en ce qui concerne le bilan des entreprises qui se traduit par un effondrement sans précédent de la situation financière de la plupart d'entre elles, à commencer par les grandes compagnies américaines dont même les budgets d'exploitation sont aujourd'hui « au rouge ». Sur les grandes liaisons intérieures des Etats-Unis, le déficit d'exploitation prévu est de 870 millions de dollars pour 1980.

Les experts s'interrogent sur les causes de cette situation et leur analyse retient bien entendu, parmi ses principaux motifs : le second choc pétrolier, la récession économique et la hausse des taux d'intérêt, facteurs exogènes au transport aérien, mais, aussi, les mesures de déréglementation et de libéralisation prises à l'initiative des autorités américaines.

Concernant la hausse des carburants, il est incontestable que le second « choc pétrolier » a été moins bien supporté que le premier, du fait même de son ampleur en valeur absolue, et qu'il a changé profondément les données de l'exploitation des avions. En intervenant maintenant à hauteur de 30 % dans les prix de la tonne kilomètre, le kérosène devient, en effet, un élément plus important du coût d'utilisation des appareils que leur amortissement. Si l'on pouvait donc, auparavant, dire d'une machine qu'elle était trop coûteuse pour rester au sol, il devient maintenant nécessaire de ne la faire voler qu'à bon escient. On en jugera en notant que le kérosène intervient aujourd'hui pour 52 % dans les frais d'exploitation d'un appareil, contre 25 % en 1972/73.

Nous n'insisterons pas sur les causes économiques générales, étant bien entendu que si la crise peut entraîner un accroissement des déplacements d'hommes d'affaires, en quête de nouveaux marchés, elle se répercute fatalement sur les courants touristiques.

Mais peu de gens contestent aujourd'hui que l'incidence défavorable des données précédemment évoquées a été fortement amplifiée par un ensemble de mesures visant, à l'initiative des U.S.A., à substituer à une réglementation sans doute un peu rigide des droits de trafic et des tarifs, les conditions d'une libre concurrence.

Comment se caractérise une telle politique ? Nous le voyons plus nettement qu'ailleurs sur le marché américain où elle a déjà été largement mise en oeuvre. Il s'agit, en résumé, d'un ajustement au marché. Dans cette optique, le C.A.B., équivalent de notre direction de l'Aviation civile, ne s'oppose ni à l'établissement de services nouveaux, ni à des variations de tarif en baisse ou en hausse suivant que le trafic est important ou faible. Seule exception à ce « libéralisme », les lignes de troisième niveau restent subventionnables, sous certaines réserves, mais l'application de cette formule du « renard libre dans le poulailler libre », n'est pas restée limitée à l'intérieur des Etats-Unis et, sous la pression américaine, la plupart des compagnies aériennes internationales ont dû, bon gré mal gré, réviser en baisse leurs tarifs tandis que de nombreux gouvernements étaient contraints à octroyer plus généreusement des droits de trafic aux transporteurs.

Que doit-on penser d'une telle situation et d'une telle orientation qui pourraient conduire à faire éclater le corset de réglementations laborieusement mises en place depuis 50 ans et à remettre en cause l'existence même des grands organismes tels que l'O.A.C.I. et l'I.A.T.A. ?

En premier lieu, le manteau séduisant du libéralisme dissimule mal certains intérêts et les Américains ne cachent pas leur intention d'utiliser ainsi les moyens que leur offre leur vaste marché intérieur, leur industrie et leurs ressources financières pour retrouver au sein du transport aérien international une place plus importante qu'aujourd'hui, où leur part est tombée à 17 % après avoir atteint 37 % en 1951. Imputant cette lente dégradation aux mesures protectionnistes adoptées par la communauté mondiale, ils aspirent tout naturellement à faire sauter les verrous qui ont jusqu'ici entravé leur action. Concrètement, leur politique tend à l'application de tarifs « charter » sur les lignes régulières, à la mise en place de dessertes directes et à la liberté d'accès au marché avec la seule sanction de l'échec. Il s'agit là, on le voit, d'une attitude fort différente de celle de pays comme le nôtre dont la motivation plus ou moins explicite est de protéger et de renforcer leurs compagnies, le plus souvent propriété de l'Etat.

A l'opposé, les pays du Tiers Monde envisagent avec la plus vive inquiétude la mise en place de ce système nouveau. Leurs compagnies supportent en effet des charges, notamment de maintenance et de carburant, beaucoup plus lourdes que celles des pays « riches », en raison même de la carence de leurs équipements industriels ou de leurs transports et elles ne pourraient survivre à l'abandon du protectionnisme de fait qui leur a permis jusqu'ici de se développer.

Ayant ainsi rappelé les motivations des uns et des autres, il nous apparaît que deux écueils doivent être évités : le retour à la réglementation antérieure et une libéralisation ignorante des charges spécifiques de chacun.

Quelle que soit notre opinion, soyons, tout d'abord, conscients que le mouvement de déréglementation engagé déjà depuis plus de deux ans, est en

partie du moins, irréversible tant en raison de l'attitude décidée des Américains, qui ne sont pas isolés, que des avantages qu'en ont retiré les usagers. Imagine-t-on, par exemple, les compagnies - telle Air France - ayant mis en place des tarifs promotionnels sur toutes les grandes liaisons, revenant sur leur position ?

Mais on ne peut non plus concevoir des baisses tarifaires généralisées et une ouverture à tous de marchés protégés qui entraînerait, à brève échéance, la disparition des compagnies aériennes secondaires, en particulier celles du Tiers Monde, au détriment même des transporteurs des nations développées. Ce serait là une curieuse façon de mener à bien le dialogue Nord-Sud qui se donne précisément pour but d'équilibrer les moyens et les chances des uns et des autres. Faut-il rappeler, à ce propos, le rôle essentiel des échanges par voie aérienne, tant au point de vue culturel qu'économique.

Il nous est certes difficile, dans le cadre de cet avis, de définir une position médiane satisfaisante mais il semble cependant qu'on puisse retirer de ces éléments quelques points essentiels.

Les dirigeants des compagnies aériennes du monde industrialisé vont devoir s'habituer désormais à vivre « dangereusement » et à moins compter sur des mesures de protection que sur l'efficacité de leur gestion et leur agressivité commerciale. Pour ce faire, des regroupements s'imposeront sans doute au plan national et international.

Par ailleurs, dans le souci d'éviter une élimination, préjudiciable à tous, des compagnies des pays les moins favorisés, toute une série d'aides directes ou non devrait leur être apportée, allant des accords de pool, leur garantissant un minimum de trafic, à des prêts bonifiés à long terme, pour couvrir leurs investissements. Certains ont évoqué, à ce propos, la nécessité d'un *plan Marshall Nord-Sud*, analogue à celui qui a permis le relèvement de l'Europe après la libération, c'est sans doute grâce à une telle formule, que l'abondance des pétro-dollars permettrait aisément de financer, que les transporteurs aériens des nations les moins favorisées pourraient faire face, à armes égales, à la nouvelle orientation qui se dessine au plan aéronautique.

II. - AIR FRANCE

A. LA FLOTTE

La flotte de notre compagnie nationale se présente comme suit :

1° Composition actuelle

a) Long-courriers :

Concorde.....	7
Boeing 747 mixte	17
Boeing 747 combi (transformable)	6
Boeing 747 cargo	4
Boeing 707 mixte	11
Boeing 707 cargo	4
Airbus A 300 B4.....	8

b) Moyen-courriers :

Airbus A 300 B2.....	9
Boeing 727.....	25
Boeing 737.....	0
Caravelle.....	<u>8</u>
Total.....	99

Le calendrier des livraisons prévues est actuellement le suivant :

	1981	1982	1983	1984
Airbus A 300	3	3	2	-
Airbus A 310	-	-	-	5 (1)
Boeing 747 passagers	1	1	1	2
Boeing 747 cargos	1	1	1	1
Boeing 727	1	1	1	-

(1) La livraison des A 310 n° 1 à 5, initialement prévue en 1985, a été reportée d'un an

2° Déclassés en cours et envisagés

Comme il avait été décidé l'an dernier, le déclassé de douze Caravelle est en cours et les derniers appareils de ce type seront retirés du service à la fin de 1981. Par ailleurs, les résultats médiocres des trois premiers trimestres ont conduit à accélérer le déclassé des Boeing 707 et à ralentir ou reporter les commandes d'appareils nouveaux.

3° Remplacement des Caravelle

Comme nous l'avons déjà indiqué l'an dernier, Air France a dû renoncer à son projet d'achat ou de location de Boeing 737 compte tenu de l'opposition des syndicats de navigants à la conduite de ces appareils par un équipage à deux. La compagnie ne pouvait, en effet, acquiescer à cette revendication alors que ce type d'avion est conçu par son constructeur et utilisé par les compagnies concurrentes avec un poste de pilotage occupé par deux personnes seulement.

Afin de remédier à cette situation et au retrait de service des Caravelle sur les liaisons moyen-courriers, différentes solutions ont été mises en œuvre :

- accords passés avec les compagnies étrangères partenaires ou des transporteurs aériens français de troisième niveau, pour l'exploitation de certaines lignes ;
- mise en service de onze Boeing 727 supplémentaires sur les liaisons ayant un trafic suffisant pour justifier l'utilisation d'un tel avion ;
- renonciation à l'ouverture de liaisons telles que Paris-Gène ou Paris-Dublin qui ne peuvent être exploitées qu'avec un avion de 100/110 places.

4° Utilisation du matériel volant

Sur le secteur long-courrier, le volume de trafic assuré par les Boeing 747 « combi » s'est accru de façon spectaculaire, tant pour les passagers (+ 68,1 %) que pour le fret (+ 80,9 %). Il en est de même en ce qui concerne les marchandises acheminées par les Boeing 747 cargo : + 36,6 %.

Sur les moyens courriers, les Airbus supplantent maintenant les Boeing 727 pour les passagers (+ 14,2 %) et le fret (+ 21,7 %).

B. ACTIVITE DE LA COMPAGNIE

1° Résultats de trafic enregistrés en 1979

a) Voyageurs

Le trafic, exprimé en passagers kilomètres, est passé, en subsonique, de 22,5 milliards à 24,5 milliards, soit une progression de 8,9 % et, en supersonique « Concorde », de 513,6 millions à 610,6 millions (+ 18,9 %). Le coefficient d'occupation des avions a atteint un nouveau record avec un taux de 64,4 % contre 63,9 l'année précédente.

b) Le Frêt

Le trafic de messageries a, comme en 1978, progressé plus vite que celui des passagers et au même rythme que précédemment : + 13,4 %.

*
**

Si le taux d'expansion réalisé par Air France a été, dans l'ensemble, légèrement inférieur à la progression générale du transport aérien mondial ; on doit noter que la productivité de son personnel s'est très sensiblement améliorée (+ 7,4 % contre + 4 % pour les entreprises concurrentes) et que le coefficient d'occupation obtenu a été également nettement plus élevé que pour les autres sociétés.

Nous pouvons donc estimer que notre compagnie nationale a largement satisfait aux obligations du contrat d'entreprise la liant à l'Etat, qui était, au lieu de chercher à tout prix à gonfler son trafic, d'améliorer sa productivité et sa compétitivité afin de confirmer sa position financière bénéficiaire.

2° Premiers résultats de l'exercice 1980

La conjoncture générale dont nous avons donné un aperçu au début de cette étude a bien entendu pesé sur les résultats enregistrés depuis le début de la présente année et la Compagnie a d'autant plus ressenti cette situation que les effets de la grève des contrôleurs aériens survenue à la fin de 1979 ont continué à se faire sentir en janvier et février 1980.

Au total, les résultats enregistrés à fin août se traduisent par un léger recul pour les passagers (- 0,8 %) et un progression d'un point seulement pour les marchandises.

Mais cette évolution d'ensemble est la résultante de situations très contrastées. C'est ainsi que la progression est restée satisfaisante sur la

Métropole : + 8,2 % et les Antilles : + 8,5 %, tandis qu'un recul sensible était constaté sur l'Amérique centrale, l'Asie et l'Europe.

Il est à craindre que le conflit irano-irakien n'améliore pas cette ambiance déjà maussade, en particulier sur le secteur du Proche Orient.

C. LE PROBLEME DE LA DESSERTE DE LA CORSE ET DES DEPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER

Ces deux questions ayant été largement abordées au cours des précédents examens en séance publique des crédits de l'aviation civile, nous avons jugé utile d'y consacrer un chapitre particulier.

1° Desserte de la Corse

a) Dessertes et trafic

Les dessertes aériennes régulières entre la France continentale et la Corse comprennent des lignes au départ de Paris et de Lyon vers les deux capitales de l'île : Bastia et Ajaccio, et des liaisons dites « bord à bord » de Marseille et Nice vers les deux chefs lieux précités et Calvi. Il existe, en outre, en été, des liaisons saisonnières entre plusieurs capitales européennes et la Corse avec escale dans certaines métropoles régionales françaises.

Les vols France continentale-Corse sont assurés conjointement par Air France et Air Inter, toutefois cette dernière compagnie a renoncé depuis 1979 aux dessertes Nice-Ajaccio et Nice-Bastia.

Le trafic total régulier au départ ou à destination de l'île, en accroissement de 5 % par an jusqu'en 1979, a atteint, l'an dernier, 900 000 passagers dont 600 000 sur les seules liaisons bord à bord. Il apparaît devoir se maintenir à ce niveau en 1980. On s'attend également à un coefficient d'occupation des appareils de 60 % quasi stationnaire.

b) Le problème des tarifs et du déficit d'exploitation

Les tarifs consentis aux usagers des liaisons avec la Corse sont, personne ne le conteste, notablement inférieurs au prix de revient du transport, lui-même particulièrement élevé, sur les lignes bord à bord en raison de leur longueur insuffisante et leur utilisation irrégulière. C'est sans doute ce qui a conduit Air Inter à abandonner les liaisons au départ de Nice, jugées trop déficitaires. De plus, un passager sur deux bénéficie de réductions à des titres divers, ce qui réduit d'autant la recette passager.

Le relèvement de 4,5 % consenti pour compenser l'accroissement des

prix du carburant a été bien insuffisant pour remédier à cette évidente sous tarification.

Les Compagnies Air France et Air Inter perçoivent bien une contribution pour couvrir le déficit d'exploitation de ce réseau, mais, pour sa part, notre compagnie nationale chiffre à 70 millions de F dont 50 pour les lignes « bord à bord » le manque à gagner qui restera à sa charge pour les deux années 1979-1980.

*
**

Votre commission ne conteste pas qu'il soit nécessaire d'apporter une aide à nos compatriotes pour compenser les charges particulières que leur impose leur éloignement et leur insularité mais, dans la mesure où l'on demande à Air Inter et Air France d'équilibrer leur budget, il n'apparaît pas sain de leur faire supporter sans subvention équitable une situation qui résulte d'un choix politique à l'instar de ce qui est pratiqué, par exemple, pour la S.N.C.F. et la R.A.T.P.

2° Desserte des départements d'Outre-Mer

Laissant à la compagnie U.T.A. le soin de relier la Nouvelle Calédonie et nos territoires de Polynésie à la métropole, Air France assure la desserte des Antilles, de la Guyane et de la Réunion.

A ce titre, 613 700 passagers ont été transportés en 1979 dont 450 000 sur les Antilles, 33 700 sur la Guyane et 130 000 sur la Réunion.

L'importance même de ces chiffres au regard des populations desservies souligne les efforts entrepris pour développer ces trafics en accroissement très sensible depuis 10 an (+ 15 % par an avec la Guyane, + 22 % par an sur la Réunion).

Ces effets se sont manifestés, tant sur le plan de la modernisation et du confort, par la mise en service des appareils les plus modernes, que sur celui des tarifs dont la hausse inférieure à celui du coût de la vie a été ramenée, en moyenne, à 1,6 % l'an par l'introduction de formules nouvelles, telle qu'Air France Vacances et Voyages pour tous, offrant jusqu'à 60 % de réduction sur le tarif économique. 80 % des passagers sur les Antilles et 83 % sur la Réunion profitent de ces facilités nouvelles. Ainsi, le prix moyen du transport se trouve ramené sur ces lignes à 21 centimes le km contre 23 sur Paris-New York, 29 sur les Seychelles et 40 sur Naïrobi.

Il convient de noter en outre qu'en raison même de la vocation touristique de ces départements, un important courant de trafic s'est développé entre eux et l'étranger portant en 1979 sur 286 000 passagers pour les Antilles et 240 800 pour la Réunion.

Plus de la moitié de ces voyages ont été assurés par Air France ou ses filiales locales.

Faut-il signaler, en outre, la contribution apportée par notre compagnie nationale à l'équipement hôtelier de nos départements d'Outre Mer et le rôle pilote qu'elle aura joué dans ce domaine en sachant attirer et retenir la clientèle la plus difficile d'Europe et des Etats-Unis.

Il semble donc que les revendications souvent légitimes présentées par nos compatriotes représentant des populations concernées aient été entendues et que des solutions efficaces aient été trouvées pour permettre aux Français de ces départements d'utiliser les transports aériens à des conditions compatibles avec les ressources du plus grand nombre.

D. SITUATION ET RESULTATS FINANCIERS

Pour l'année 1979, les résultats obtenus ont été supérieurs à ceux correspondant au contrat d'entreprise. En effet, le bénéfice réalisé au titre de l'exploitation a atteint 213,8 millions de frs au lieu des 174,4 prévus.

Il s'agit, il est vrai, de résultats s'entendant après octroi par l'Etat des compensations fixées par ledit contrat pour couvrir des charges particulières, soit :

- 266 millions de frs pour l'exploitation de Concorde,
- 166 millions de frs pour la partition Roissy-Orly et le maintien en service des Caravelle.

Sous cette réserve, la marge brute d'autofinancement a atteint 1 179 millions de francs et la compagnie a pu faire face sans difficulté à ses investissements.

Les résultats à attendre pour 1980 sont malheureusement beaucoup moins satisfaisants en raison notamment de la stagnation du trafic et de la hausse de 50 % du prix du carburant (+ 150 % sur 1978) qui a particulièrement pénalisé l'exploitation du Concorde (35 % des charges d'exploitation de cet avion). De ce fait, on ne peut espérer qu'un budget sans perte ni profit.

Notre seule satisfaction est de constater que la situation d'Air France est cependant moins mauvaise que celle de la plupart des compagnies étrangères.

Nous ne pouvons cependant clore ce chapitre sans revenir d'un mot sur la question du Concorde. L'exploitation de cet avion pose en effet dès maintenant un problème préoccupant et son maintien en service s'est traduit en 1979 par un déficit de 30 % supérieur au chiffre prévu. Qu'en sera-t-il en 1980

et au-delà, si la hausse du kérozène se poursuit au même rythme ? Faudra-t-il abandonner les liaisons les moins rentables, telle que Paris-Rio, et combien de temps pourrons nous maintenir avec une série d'avions aussi limitée la desserte de New York ? A quel prix nous reviendront les pièces détachées ? C'est, nous le pensons, une question qu'il nous faut poser au Gouvernement et à laquelle nous souhaiterions qu'il nous réponde sans détour.

III. - L'UNION DE TRANSPORTS AERIENS

A. LA FLOTTE

La flotte aérienne de la compagnie se présentait comme suit, au 1^{er} septembre 1980 :

Boeing 747 (cargo)	2
DC 10 30 (long courrier)	6
DC 8 63 (passagers)	2
DC 8 63 (cargo)	1
DC 8 62 (passagers)	3
DC 8 55 (cargo)	3

Cette flotte sera complétés par deux Boeing 747 « combi », livrables en avril 1981 et un Boeing 747 (passagers) prévu pour entrer en service en 1983, mais non encore commandé.

B. ACTIVITE DE LA COMPAGNIE

1° Résultat d'ensemble de l'année 1979

Le nombre total de passagers/km a atteint en 1979 : 4 458 millions, soit une augmentation de 0,7 % seulement, nettement plus faible que celle du trafic mondial : + 11,2 %. Il en est de même pour le fret : + 2,4 % contre + 7 %.

a) Trafic par secteur

U.T.A. exerçant son activité dans un certain nombre de secteurs géographiques indépendant les uns des autres, il est nécessaire de présenter les résultats obtenus pour chacun d'entre eux :

AFRIQUE	Afrique Occidentale et Centrale	% 79/78	Afrique Australe (1)	% 79/78
Nombre de passagers transportés	434 360	+ 3,0	37 972	-11,2
Passagers-kilomètres transportés (millions)	1 822	+3,6	252	- 7,0
Sièges-kilomètres offerts (millions)	3 068	+ 3,9	474	- 7,3
Coefficient d'occupation des sièges	59,4 %		53,2 %	

(1) Y compris trafic d'Afrique Centrale réalisé sur lignes d'Afrique Australe

ORIENT et PACIFIQUE	Moyen-Orient/ Extrême-Orient	% 79/78	Trans-Pacifique & local-Pacifique	% 79/78
Nombre de passagers transportés	113 803	+ 2,4	276 467	- 0,9
Passagers-kilomètres transportés (millions)	1 246	- 0,5	1 139	- 0,8
Sièges-kilomètres offerts (millions)	1 774	- 0,1	1 510	- 2,1
Coefficient d'occupation des sièges	70,2 %		75,4 %	

En Afrique, la faible progression d'ensemble résulte de la stagnation du trafic sur la Côte d'Ivoire, le Gabon, le Nigéria et de son recul sensible sur l'Union Sud-Africaine. Contrastant avec cette morosité, les échanges se sont vivement développés avec la Guinée, le Mali, le Niger et l'Angola.

En Extrême Orient et sur le Pacifique, U.T.A. a dû faire face à une vive concurrence tarifaire et à la remise en cause systématique de la réglementation antérieure, qui l'ont conduite, notamment, à réduire à deux fréquences par semaine la desserte de Nouméa à partir de Paris. On notera cependant le coefficient d'occupation particulièrement élevé des sièges sur la ligne transpacifique.

Les résultats d'ensemble ont été sensiblement affectés par l'immobilisation en juin et juillet des appareils DC 10, décidée par les autorités américaines à la suite de l'accident survenu à un avion de ce type à Chicago et qui est apparu comme imputable à une faute de maintenance de l'exploitant.

b) Frêt (en millions de tonnes/km)

Afrique : 460

Orient et Pacifique : 83

Le transport de marchandises a souffert surtout de la panne économique qu'ont connue différents états africains.

La part élevée que représente le fret dans l'activité générale d'U.T.A. constitue cependant l'une des caractéristiques majeures de cette compagnie.

2° Premiers résultats connus pour l'exercice 1980

Le trafic enregistré pour les neuf premiers mois de l'année a marqué une certaine reprise sur l'Afrique, tant pour les passagers (+ 6,7 %) que pour le fret (+ 8,3 %) et la poste (+ 9,2 %).

En revanche, sur l'Extrême Orient et le Pacifique, l'évolution est moins favorable et l'on y a noté une très faible progression des passages : + 1 % et une baisse du trafic de fret : -3,3 %.

Le coefficient d'occupation des avions a cependant battu un nouveau record en dépassant 75 %.

3° Perspectives générales concernant l'Afrique et l'Extrême Orient-Pacifique

Sur l'Afrique, secteur jusqu'ici relativement protégé où U.T.A. « occupait le terrain » avec Air Afrique, de profondes mutations sont en cours.

On rappellera pour mémoire le fait que le Gabon et le Cameroun ont quitté Air Afrique pour créer leur propre compagnie nationale, ce qui a conduit U.T.A. à conclure avec ces pays des accords bilatéraux.

Par ailleurs, U.T.A. a développé son activité en direction de certains pays anglophones : Nigéria, Sierra Leone et des anciennes colonies portugaises : Mozambique et Angola.

En Extrême Orient et dans le Pacifique, la compagnie a, jusqu'à un certain point, bénéficié du retrait de la PANAM et effectue le plus gros du trafic Tahiti-Los Angeles avec la compagnie nationale néozélandaise. De plus, le trafic sur la liaison Tokyo-Nouméa se développe de façon satisfaisante.

En revanche, l'exploitation de leurs droits aériens par les Thaïlandais se traduit par une ponction sur le trafic d'U.T.A. entre la Métropole, l'Extrême Orient et la Nouvelle Calédonie. En outre, la plus grande partie des échanges Australie-Etats-Unis se fait maintenant en évitant Tahiti.

A ceci s'ajoutent enfin des difficultés d'ordre tarifaire analogues à celles rencontrées par Air France.

Dans un contexte aussi difficile, on ne peut donc que féliciter U.T.A. d'avoir maintenu jusqu'ici sa position et surtout d'avoir assuré sa principale mission qui est de desservir nos Territoires d'Outre-Mer et du Pacifique.

4° Incidence de la suspension du pont aérien alimentant l'usine Peugeot au Nigéria

La suppression de ce transport de pièces détachées entraîne pour U.T.A. une perte de recettes substantielle. On rappellera que cette opération a représenté 18 % du chiffre d'affaires frêt de la compagnie en 1979. Mais en dehors de ce manque à gagner, la décision des autorités nigérianes de recourir à la voie maritime pour alimenter l'usine de Kaduna se traduit actuellement par une sous-utilisation de la flotte d'U.T.A. En effet, le premier des 747 cargo achetés par cette compagnie avait été exclusivement commandé pour assurer ce transport. Or, la non-accessibilité de certains aéroports africains aux 747 cargo, le refus de certains Etats de voir atterrir sur leur territoire des gros-porteurs, l'obligation, enfin, pour U.T.A. d'équilibrer son offre de transport avec celle de son partenaire Air Afrique, constituent une entrave à une exploitation rentable de l'appareil sur le réseau africain.

Pour pallier cette surcapacité temporaire, la compagnie recherche à fréter à l'extérieur, pour une période d'environ un an, cet appareil qu'elle ne peut aujourd'hui utiliser que partiellement sur ses destinations africaines.

La cessation du pont aérien n'a toutefois pas entraîné de modification radicale dans son programme d'investissements à court terme. En avril 1980, U.T.A. qui avait en commande deux 747 combi, livrables en avril 1981 a simplement différé l'introduction sur son réseau africain des deux « 747 » combi qu'elle doit recevoir en 1981 et a décidé de les exploiter sur ses lignes d'Extrême Orient en version « tout passager ».

C. RESULTATS FINANCIERS ENREGISTRES EN 1979 ET PREVISIONS POUR 1980

La compagnie a réalisé en 1979 un chiffre d'affaires de 3 188 millions de francs en progression de 11,4 % par rapport à 1978. Sa décomposition par secteurs d'activité est la suivante :

		79/78
- Recettes aériennes	2 266	+ 12,8 %
- Recettes industrielles	568	+ 15,9 %
- Autres recettes	354	- 2,3 %
Total	3 188	+ 11,4 %

Malgré l'arrêt temporaire des DC 10 et les augmentations successives du prix du pétrole, l'exercice s'est soldé par une marge brute d'autofinancement de 229,8 millions comprenant la dotation aux amortissements de l'année à hauteur de 190,4 millions de francs. Le bénéfice net de l'exercice a été de 39,4 millions de francs, en progression de 11,6 % par rapport à celui de 1978.

En 1979, les résultats de la compagnie ont donc marqué une légère progression par rapport à ceux de l'exercice précédent. Il est certain qu'il

n'en aurait pas été de même si les augmentations successives du prix du carburant n'avaient pu être, pour leur plus large part, répercutées dans les tarifs. Ce type d'ajustement, également pratiqué au début de l'année 1980, devrait à plus ou moins brève échéance, buter sur une diminution de l'élasticité de la demande. Néanmoins, on peut estimer que ce phénomène n'interviendra pas avant la fin de l'année et que le bénéfice de 1980 sera très proche de celui de l'année 1979.

IV. - AIR INTER

A. LA FLOTTE

Au 1^{er} septembre 1980, la flotte d'Air Inter se présentait comme suit :

Airbus A 300 B2	6
Mercure	10
Caravelle XII	6
Caravelle III	16
Fokker 27-800	9

Sept appareils nouveaux doivent entrer en service de 1980 à 1983 :

- 1 Airbus A 300 B2 en novembre 1980
- 2 Caravelle XII, fin 1980
- 4 Caravelle III, de 1981 à 1983

Les Caravelle XII, équipées de moteurs Rolls Royce Avions particulièrement bruyants, seront progressivement retirées du service de 1981 à 1983 et, dès le printemps prochain, Air Inter n'en utilisera plus, effectivement que quatre (contre huit aujourd'hui).

Les Super Caravelle XII, au contraire, achetées à la Compagnie Sterling Airways, sont équipées de moteurs Pratt et Whitney JT8D à double flux nettement plus silencieux, qui satisfont aux actuelles normes de bruit. Elles sont également plus spacieuses que les Caravelle III puisqu'elles peuvent transporter 131 passagers au lieu de 99.

Cette modernisation de la flotte va permettre de réduire encore la consommation de carburant par passager transporté qui était déjà passée de 57 litres en 1972 à 49 en 1979.

Indiquons enfin que la durée moyenne de vol par jour est, pour la présente année, de 6 h 56 pour les Fokker, un peu inférieure pour les Airbus, les Caravelle XII et les Mercure et de 3 h 45, seulement, pour les anciennes Caravelle.

Le Mercure occupait encore la première place en 1979 pour le nombre de passagers/km transporté (1 065 millions) mais il sera sans doute supplanté par l'Airbus dès cette année.

B. ACTIVITE DE LA COMPAGNIE

1° Résultats de l'année 1979

L'expansion du trafic de passagers s'est poursuivie en 1979 à un rythme élevé et, malgré les grèves des services de la navigation aérienne qui ont fait perdre à l'entreprise environ 380 000 passagers, la progression sur 1978 a été de 7,4 % avec 6 349 000 passagers transportés contre 5 909 600.

Ce trafic s'est réparti comme suit :

	1978	1979
Lignes radiales	4 870 700	5 332 400
Lignes transversales	603 950	618 640
Corse	434 950	397 890

On peut seulement regretter que la part des lignes transversales ait encore diminué, leur taux de progression n'étant que de 2,43 % contre 9,48 % pour les radiales.

Nous avons noté également la mauvaise tenue des liaisons avec la Corse qui s'inscrivent en baisse de plus de 8 %.

a) Mouvement des passagers sur les principales lignes

- *Sur les radiales*, les meilleurs résultats enregistrés concernent : Paris-Marseille (919 500 passagers payants) suivi de Paris-Lyon (794 000), Paris-Nice (555 000), Paris-Toulouse (578 000), Paris-Bordeaux (470 000).

Sur les transversales, la première place revient toujours à Lyon-Nice (84 500 passagers) suivi de Lille-Lyon (73 700) et Nantes-Lyon (54 800).

2° Premiers résultats de l'exercice 1980

Pour les neuf premiers mois de 1980, le trafic a dépassé les prévisions et atteint 5 705 740 passagers en accroissement de 15,3 % sur la période correspondant de 1979. Sauf incident majeur, le nombre de 7 700 passagers est attendu pour l'année en cours. Mais le chiffre le plus remarquable est celui du coefficient de remplissage qui s'est maintenu à plus de 67 %.

L'écart continue malheureusement à se creuser entre les lignes radiales : + 16,42 % de janvier à septembre et les transversales : + 10,9 %.

Enfin, contrairement à la tendance enregistrée de 1978 à 1979, le trafic sur la Corse a, cette fois, augmenté sensiblement : + 12,1 %.

C. MODIFICATIONS APPORTEES AU RESEAU

Air Inter a ouvert, cette année, à titre d'expérimentation, une liaison pour chaque week-end entre Nantes et Nice. Ses premiers résultats se sont révélés plus satisfaisants que prévus avec 3 850 passagers à fin septembre. En outre, la société a créé en 1980 des services directs entre : Toulouse et Nice, Nantes et Marseille, Mulhouse et Nice et va augmenter les dessertes de Lille-Nice, Bordeaux-Nice et Strasbourg-Nice.

Sur la Corse, la compagnie a décidé de maintenir l'hiver les liaisons directes au départ de Lyon créées cet été. En revanche, Air Inter a fermé sa ligne au départ de Nice vers Ajaccio et Bastia.

D. INCIDENCE PROBABLE DE LA MISE EN SERVICE DU T.G.V.

L'estimation faite concernant le détournement du trafic au profit du train laisse augurer une perte sur l'ensemble des lignes du Sud-Est de 859 000 passagers en 1982, 1 210 000 en 1983 et 1 762 000 en 1984. Pour cette dernière année, ceci représentera pour Air Inter une perte de 17,8 % de son trafic.

La nécessaire adaptation à cette situation aura pour conséquence un ralentissement d'acquisition d'appareils nouveaux tels que les Airbus d'autant plus que la stagnation du chiffre d'affaires pendant au moins trois ou quatre ans rendra difficile la mise en oeuvre de nouveaux investissements.

E. RESULTATS FINANCIERS

La situation financière d'Air Inter a été satisfaisante en 1979 où, pour un chiffre d'affaires hors taxes de 2 224 millions de francs, la marge brute d'autofinancement a atteint 270,7 millions et le bénéfice net après impôt, 42,1 millions (contre 33,6 en 1978).

Nous avons noté à ce propos qu'en 1979 21 lignes ont été bénéficiaires (dont 13 radiales) sur un total de 63. Les déficits les plus lourds ont été enregistrés sur les dessertes « bord à bord » de la Corse dont l'exploitation s'est soldée par une perte de 9 500 000 francs loin d'être comblée par les bénéfices de Paris-Ajaccio et Paris-Bastia (+ 1 million).

Pour 1980, les premiers résultats enregistrés permettent d'espérer une nouvelle progression du bénéfice d'exploitation qui pourrait dépasser 50 millions de francs.

F. UN GRAVE SUJET D'INQUIETUDE : LA BAISSSE MARQUEE DE LA PONCTUALITE DU SERVICE

Appréciée en fonction de l'écart entre les heures réelles de départ et les horaires théoriques, la ponctualité des vols d'Air Inter s'est nettement détériorée depuis le printemps dernier. Elle est en effet tombée de 90 % à moins de 82 % en octobre.

En dépit des déclarations répétées du Gouvernement imputant essentiellement ces difficultés à un engorgement du trafic, cette situation paraît bien causée en partie par le fonctionnement défectueux du centre de navigation aérienne d'Aix-en-Provence, qui conditionne directement les vols d'Air France et d'Air Inter dans le quart Sud-Est du pays et, par voie de conséquence, l'ensemble des activités de ces deux compagnies.

Le mécontentement qui continue à régner parmi les contrôleurs de la navigation aérienne résulte, on le sait, de la non-satisfaction de leurs revendications portant à la fois sur le niveau manifestement insuffisant des effectifs, leurs rémunérations et leurs conditions de travail. Les crédits accordés par le Gouvernement pour le recrutement de nouveaux contrôleurs, qui seront affectés en priorité à Aix-en-Provence et la création d'un nouveau centre de contrôle à Reims contribueront-ils à apaiser cette agitation ? Nous pouvons l'espérer, bien que les efforts entrepris pour accroître le nombre des contrôleurs et moderniser le matériel ne puisse porter leurs fruits avant plusieurs années. Par ailleurs, l'ensemble des problèmes posés depuis de nombreuses années par ces personnels et notamment l'intégration des primes dans le traitement n'en sera pas pour autant réglé.

On peut donc craindre qu'un conflit ouvert ne vienne à nouveau perturber ou même interrompre notre activité aérienne, comme ce fut le cas l'an dernier.

G. NIVEAU ET EVOLUTION DES TARIFS

En dépit du développement du trafic aérien intérieur, on estime aujourd'hui que le nombre de nos compatriotes qui utilisent l'avion pour leurs déplacements dans l'hexagone ne dépasse pas 1 200 000 personnes.

En revanche, les usagers français des longs courriers internationaux sont nettement plus nombreux, ne serait-ce qu'en raison du fait qu'ils ne disposent pas pour les voyages à grande distance d'autre moyen de transport.

En dehors de l'existence en France de réseaux ferroviaires et routiers fortement maillés, nos compatriotes expliquent souvent leur réticence à prendre l'avion par le niveau élevé des tarifs qu'ils ne manquent pas d'apprécier par rapport à ceux du secteur international.

Votre Commission s'est penchée sur ce problème et a jugé utile de fournir, à ce sujet, quelques explications et quelques chiffres.

S'il est incontestable que les tarifs kilométriques pratiqués sur les longs courriers sont nettement inférieurs à ceux du secteur « domestique », cette différence s'explique aisément par la taille des avions, la longueur des étapes

et la possibilité de voler de nuit, qui augmentent sensiblement la durée journalière moyenne d'utilisation des appareils, quand il ne la double pas, ce qui réduit fortement la part relative des charges fixes. Aucune comparaison valable n'est donc possible avec ce type de service.

Nous avons donc estimé plus intéressant d'établir un parallèle entre les tarifs de certaines lignes d'Air Inter avec ceux de liaisons comparables de moyens courriers européens et ceci se traduit par le tableau suivant :

		Ecart par rapport à Air Inter	
<u>Etape de 350 km</u>			
Paris-Nantes	369,00 F		
Brême-Francfort	432,00 F	+ 17 %	
Stockholm-Vaxjo	389,00 F	- 5 %	
Bologne-Rome	289,00 F	- 22 %	
Birmingham-Guernsey	336,00 F	- 9 %	
<u>Etape de 500 km</u>			
Paris-Bordeaux	419,00 F		
Dusseldorf-Munich	594,00 F	+ 42 %	
Exeter-Belfast	480,00 F	+ 14 %	
Stockholm-Malmö	503,00 F	+ 20 %	
Milan-Rome	323,00 F	- 23 %	
Barcelone-Madrid	270,00 F	- 36 %	

On voit que la France se situe, au plan tarifaire, nettement en-dessous de la Suède et de l'Allemagne fédérale et à un niveau voisin de la Grande-Bretagne mais reste plus cher que l'Italie et l'Espagne.

Nous avons noté toutefois que les tarifs les plus bas sont ceux qui ont le plus augmenté depuis un an, en particulier en Espagne : + 56 %, en Grande-Bretagne : jusqu'à 63 % et en Italie : + 20 % en moyenne alors qu'en France la progression moyenne n'a pas dépassé, dans le même temps, 11,4 %. Une certaine égalisation se produit donc entre pays à niveau de vie équivalent.

Quant à l'évolution qui s'est manifestée en France de 1975 à 1980, elle fait apparaître globalement une hausse en francs courants de 44 % nettement inférieure à celle du coût de la vie qui a été de 66 %, ce qui traduit en fait une baisse de 20 % en valeur réelle.

Il faut reconnaître, cependant, que cette réduction en francs constants a été plus marquée sur les lignes longues à fort trafic, telles que Paris-Nice (- 19,2 %), Paris-Toulouse (- 15,5 %), Paris-Marseille (- 15,5 %) que sur les liaisons moins fréquentées. On note même des hausses, notamment, sur plusieurs transversales.

De telles divergences se justifient certes au nom de la rentabilité, mais les soucis d'aménagement du territoire voudraient qu'une meilleure péréquation des charges soit réalisée.

V. - LES COMPAGNIES DE TROISIEME NIVEAU

A. TRAFIC 1979 ET 1980

Le trafic régulier de passagers réalisé en 1979 et au premier semestre 1980 par les compagnies régionales se présente comme suit :

COMPAGNIES	1979	1 ^{er} semestre 1980
AIR ALPES	132 093	65 585
AIR ANJOU	34 093	/
AIR ALSACE	68 497	39 564
AIR LITTORAL	29 385	15 267
AIR LIMOUSIN TA	10 249	5 846
AUXIAIR	2 085	1 122
BRIT'AIR	9 952	4 936
E.A.S.	50 842	32 028
LUCAS AIR TRANSPORT	856	187
TOURAIN AIR TRANSPORT	289 612	184 722
BRETAGNE AIR SERVICE	3 166	604
COMPAGNIE AERIENNE DU LANGUEDOC	3 373	7 618
Total	630 830	357 479

B. RELATIONS AVEC AIR INTER ET AIR FRANCE

Ces relations concernent essentiellement les trois principales compagnies régionales : Air Alpes, Air Alsace et Touraine Air Transport.

C'est ainsi qu'au cours de l'été 1980, Air France a affrété les appareils :

- d'Air Alpes sur les lignes Lyon-Bruxelles, Lyon-Zurich, Lyon-Lisbonne, Marseille-Milan, Lyon-Marseille-Madrid et Lyon-Marseille-Barcelone ;

- d'Air Alsace sur Strasbourg-Lille-Londres, Strasbourg- Bruxelles-Amsterdam, Strasbourg-Milan, Strasbourg-Rome, Lyon-Bruxelles et Lyon-Marseille-Madrid ;

- de Touraine Air Transport sur Lyon-Bruxelles, Lyon- Amsterdam, Lyon-Copenhague, Genève-Toulouse-Madrid, Marseille-Lisbonne, Nantes-Lille-Francfort, Nantes-Londres et La Baule-Deauville-Londres.

De son côté, Air Inter a affrété aux mêmes compagnies de nombreuses

transversales, quelques liaisons radiales telles que Paris-Metz et des services au départ de Lyon vers Ajaccio et Bastia.

Sur le plan financier, les conditions de cette collaboration sont réglées dans les contrats d'affrètement qui précisent notamment, outre le prix forfaitaire du transport, l'assistance en escale et l'intégration des lignes concernées dans le système de réservation d'Air France ou d'Air Inter.

C. REGROUPEMENTS OPERES EN 1979 ET 1980

L'évolution amorcée précédemment s'est poursuivie allant, en particulier, vers un renforcement des structures des sociétés exploitant des aéronefs de plus de 40 places. Diversification et spécificité continuent, en revanche, à caractériser celles qui n'exploitent que de petits avions de 20 places ou moins. C'est ainsi qu'Air Alpes s'est rapproché de Touraine Air Transport et a conclu, avec cette société, des accords d'exploitation et de commercialisation. Par ailleurs, Air Alsace et Touraine Air Transport ont concentré et amélioré leurs moyens en mettant en oeuvre, la première des Fokker 27, et la seconde des Fokker 28 de 65 places et des Fairchild 227 de 48 places.

Pour les compagnies régionales n'exploitant que de petits appareils, les conditions d'exploitation sont de plus en plus difficiles et l'aide financière des collectivités locales est de règle.

L'événement dans ce secteur a été la disparition d'une des plus importantes sociétés : Air Anjou Transport dont une partie du réseau a été repris par la Compagnie aérienne du Languedoc.

*
**

Votre Commission se préoccupe vivement de l'avenir de plusieurs de ces compagnies régionales dont personne ne conteste le rôle, soit pour le défrichement de liaisons nouvelles, soit pour assurer d'utiles dessertes aériennes entre la province et l'étranger, dans tous les cas où le trafic ne justifie pas la mise en oeuvre d'avions commerciaux « classiques ».

Elle note en particulier que la situation financière de plusieurs sociétés est pour le moins inquiétante. Elle estime donc indispensable certains regroupements et souhaite également qu'une meilleure coordination s'établisse entre les exploitants.

VI. - AEROPORT DE PARIS

A. EVOLUTION DU TRAFIC

1° Exercice 1979

a) *passagers*

Le nombre de passagers ayant utilisé les aéroports d'Orly, de Roissy et du Bourget se présente comme suit en 1979 (en milliers) :

Orly Sud.....	7 375
Orly Ouest.....	7 421
Roissy.....	10 050
Le Bourget.....	376
TOTAL.....	25 222

Ainsi, malgré une perte de trafic estimée à 700 000 passagers du fait de la grève des personnels de la navigation aérienne, l'aéroport de Paris a vu son activité s'accroître de 6,3 % au total, ce qui représente toutefois un ralentissement d'un point de la croissance enregistrée en 1978.

On notera, en outre, que la pointe horaire du trafic a atteint 6 774 passagers le 27 avril 1979 contre 8 706 le 5 mars 1978.

Plus de 53 % des voyageurs ont pour origine ou destination la métropole et la Communauté, et cette proportion monte à 70 % si l'on tient compte des autres nations d'Europe. C'est dire la part largement prédominante du trafic moyen courrier qui représente, en fait, les 3/4 du total. Cet élément permet de comprendre que la vie d'un tel aéroport, comme des autres grandes places aériennes d'ailleurs, dépend beaucoup plus de la bonne santé des services domestiques et des dessertes relativement courtes que de celle des grandes liaisons internationales.

b) *le fret*

Le tonnage de marchandises débarquées et embarquées a atteint, en 1979, 557 000 tonnes dont 385 000 à Roissy.

La sensible progression réalisée (+ 9,9 %) est surtout imputable à Roissy dont la part est maintenant de 69 % contre 66 % l'an dernier.

Dans ce domaine également, la grève des navigants a affecté sensiblement le trafic de fin d'année.

Contrairement à ce que nous avons constaté pour les passagers, ce sont ici les échanges entre les pays lointains qui l'emportent, la part de l'Europe (France incluse) ne représentant qu'un quart du total.

Il est intéressant d'observer, à ce propos, qu'en raison de la valeur unitaire élevée des marchandises traitées, la participation d'Aéroport de Paris aux échanges extérieurs de notre pays est de 7,44 % aux importations et 8,59 % aux exportations.

2° Premiers résultats enregistrés en 1980

On a constaté, pour les huit premiers mois de la présente année, un sensiblement ralentissement de la progression des trafics de passagers (+ 2,8 %) et surtout de fret (+ 1,5 %).

Une régression a même été enregistrée sur certaines liaisons : Europe (- 5 %), Extrême-Orient (- 2 %), Amérique du Nord (- 1 %). Seul le trafic intérieur tranche sur cet ensemble morose par sa brillante progression : + 13,2 %.

B. POSITION CONCURRENTIELLE

Sur le plan européen, l'Aéroport de Paris a, de 1978 à 1979, légèrement moins progressé que Londres et Francfort pour les passagers mais nettement plus pour les marchandises.

Notre principal aéroport reste ainsi à la seconde place entre Londres et Francfort pour le trafic de personnes et à la troisième, derrière l'aéroport allemand, pour les marchandises. Toutefois, dans ce dernier domaine, l'écart a sensiblement diminué entre les trois « leaders » : Londres (632 000 tonnes), Francfort (600 832 tonnes) et Paris (552 936 tonnes). La qualité des installations de Roissy et les facilités de stockage dont dispose la clientèle expliquent, essentiellement, les progrès réalisés par notre place. Tous ces avantages seraient bien entendu remis en cause si le trafic n'était plus autorisé la nuit.

C. INVESTISSEMENTS REALISES ET PREVUS A ROISSY

La réalisation de l'aéroport de Roissy mis en service en 1974 s'est révélée pleinement justifiée par la hausse considérable du trafic qui y est présentement traité. Rappelons que le coût total des dépenses consacrées à

ces installations, évalué en francs courants, a été de 1 629 millions de francs jusqu'en 1974 et de un milliard de francs jusqu'à la fin de l'an dernier.

Les développements en cours portent éventuellement sur la réalisation d'une deuxième aérogare qui comprendra, dans un premier temps, deux modules seulement d'une capacité de 5 millions de passagers chacun, portant ainsi progressivement la capacité de Roissy à 20 millions de passagers.

Compte tenu d'un tassement prévisible du trafic, le Gouvernement vient, en effet, de décider de reporter à 1984 le lancement du troisième module.

Le coût de ces investissements portant sur les trois modules est évalué, avec les équipements annexes, à 1 530 millions de francs. Une dépense supplémentaire d'un tiers environ est à prévoir, notamment pour la réalisation d'un complexe administratif et technique.

D. SITUATION ET PERSPECTIVES FINANCIERES

En dépit des pertes occasionnées à l'Etablissement par la grève de fin d'année, l'exploitation de 1979 s'est traduit par un bénéfice net de 31 millions de francs.

Compte tenu de l'économie attendue du report de l'engagement du troisième module de Roissy, un bénéfice net de 47 millions de francs est escompté pour l'exercice 1980. Mais ce redressement dû, en partie, à une nette diminution du poids des investissements, ne saurait faire illusion et il est probable qu'Aéroport de Paris rencontrera les mêmes difficultés que précédemment, dès 1962, lorsqu'il devra supporter la charge des aggrandissements de son aéroport nord.

Votre Commission attire donc une fois de plus l'attention du Gouvernement sur la mauvaise adaptation des structures financières de l'Aéroport, difficilement en mesure de faire face simultanément à ses charges de croissance et d'exploitation.

VII. - AEROPORTS DE PROVINCE ET D'OUTRE-MER

A. AEROPORTS DE PROVINCE

L'évolution du trafic sur les aéroports de métropole a été, dans l'ensemble, parallèle à celle de l'activité d'Air Inter.

Pour l'année 1979, Marseille s'est maintenue à la première place avec près de 3 500 000 passagers devant Nice (2 971 600) et Lyon (2 436 600).

Grâce au pont aérien alimenté par des pièces détachées de Peugeot à destination de la Nigéria, ce dernier aéroport tenait la première place pour le fret avec 54 800 tonnes contre 23 400 à Marseille. La décision des autorités nigériennes a donc porté un coup très dur aux exploitants de Satolas dont le trafic tombera, sans doute, aux environs de 20 000 tonnes cette année et de 10 000 tonnes en 1981.

En 1980, l'évolution du trafic aéroportuaire de province apparaît devoir être nettement moins favorable qu'en 1979, sauf pour Nantes, Toulouse et Bordeaux, pour lesquels la progression observée au premier semestre est, respectivement, de 20, 10 et 9 %. On notera, en particulier, pour la même période, une régression sensible de Bastia et Ajaccio.

B. LES AEROPORTS D'OUTRE-MER

Ce sont toujours les aéroports des Antilles qui se situent au premier rang avec une progression, il est vrai modeste, de 3 à 4 %. L'effort effectué par Air France sur la Réunion et la Guyane se traduit, en revanche, par une augmentation beaucoup plus marquée, de 14 % dans le premier cas et de 33 % dans le second.

VIII. - CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

A. LE PROGRAMME AIRBUS

1° Airbus A 300

Alors qu'en 1979 Airbus industrie avait enregistré 97 commandes et options nouvelles, le nombre de celles-ci n'a été que de 9 du 1er janvier au 15 octobre de la présente année.

Le consortium international a ainsi enregistré, au total, à ce jour, 203 commandes et 79 options.

En dépit de cette nette inflexion de la demande due, tant aux difficultés financières des compagnies qu'à la concurrence des Boeing 767 et 757, le dossier commercial de l'avion apparaît donc satisfaisant, ne serait-ce qu'en raison du fait que l'appareil a été choisi par 34 compagnies.

Les perspectives sont d'autant plus encourageantes à moyen terme que la percée de l'avion s'est confirmée en Extrême-Orient, en Amérique du Sud et en Afrique.

Nous observons, par ailleurs, que ce sont les modèles B 4 et B 4-200, versions à rayon d'action allongé (4 500 et 5 600 km), de l'Airbus qui ont eu la préférence de la clientèle avec 142 commandes et 66 options.

Les qualités de l'appareil qui sont le plus appréciées sont, outre le niveau remarquablement bas du bruit de ses moteurs, son coût de 15 à 20 % inférieur à celui des appareils actuels au siège/km. Précisons enfin que les compagnies ont, dans leur très grande majorité, donné la préférence aux réacteurs CF 6 de General Electric dont on sait qu'une partie est réalisée à concurrence de 27 % par la SNECMA.

2° Airbus A 310

Bien que dérivée de l'Airbus A 300, la version A 310 diffère sensiblement de cet appareil dont 106 exemplaires actuellement sont en service depuis plusieurs années. C'est, en effet, un avion de 210 à 230 places (contre 250 à 300 pour l'A 300) adapté aux lignes moyens courriers moins chargées.

En concurrence directe avec le « 767 » de Boeing qui a sensiblement la

même capacité, il semble mieux adapté que celui-ci au transport du fret en conteneurs normalisés.

Au 15 octobre dernier, cet appareil avait été commandé et pris en option à 142 exemplaires par 10 compagnies. 9 d'entre elles (dont Air France) avaient choisi le réacteur de General Electric.

Certifié en principe en 1982, il devrait entrer en service en 1983. L'appareil bénéficiera, bien entendu, des perfectionnements rendus possibles par les progrès réalisés en matière d'électronique, notamment dans l'équipement du poste de pilotage où les principales indications apparaîtront sur un écran ainsi que les manœuvres à exécuter en cas d'incident.

3° Projets étudiés par Airbus Industrie

Soucieux d'offrir à sa clientèle une famille d'avions aussi variée que possible, Airbus Industrie étudie plusieurs modèles nouveaux.

Dans le domaine des longs courriers, elle prépare la sortie d'une nouvelle version à performances améliorées de l'A 300 : l'A 300-600 qui serait livrable en 1984. La réalisation d'un appareil plus spacieux, offrant de 310 à 350 places est également envisagée.

Airbus Industrie étudie également un long courrier quadrimoteur « TA 11 » de 210 à 220 places.

4° Position concurrentielle

Comme nous l'avons déjà indiqué, Airbus se trouve actuellement en concurrence avec plusieurs types d'appareils : certains, anciens, mais qui continuent à être fabriqués, d'autres qui doivent entrer en service d'ici 2 ans, tel le Boeing 767 qui a déjà fait l'objet (au 10 septembre 1980) de 152 commandes et 136 options, et le Boeing 757 (180 sièges) destiné à remplacer le 727-200.

La comparaison entre ces différents appareils et les deux versions de l'Airbus s'établit comme suit pour 4 étapes types de 500, 1 000, 1 600 et 2 500 milles nautiques (soit 925, 1 850, 3 000 et 4 600 km) sur la base du prix du carburant atteint au début de l'automne 1980 :

Cents/Siège km offert	500 milles nautiques	1 000 milles nautiques	1 600 milles nautiques	2 500 milles nautiques
B 727	4,12	3,27	3,05	.
B 757	3,67	2,90	2,70	
B 767	4,05	3,17	2,92	
A 300 B4	3,75	2,94	2,69	2,53
A 310	3,69	2,91	2,61	2,43
DC 10-30	4,83	3,62	3,11	2,87
B 747	4,40	3,45	3,03	2,85

Ces chiffres font ressortir que les appareils Airbus se placent particulièrement bien sur les étapes de 1 600 milles nautiques, pour lesquelles ils ont été spécialement conçus, et restent très compétitifs sur les autres distances.

5° L'insuffisance des cadences de fabrication

Le problème des cadences de fabrication est souvent évoqué à propos de la commercialisation de l'Airbus, l'insuffisance de celles-ci étant, aux dires de certains, une explication du peu d'empressement actuel des acheteurs qui ne pourraient, de ce fait, être servis dans les délais qu'ils souhaitent.

A cet argument, les responsables d'Airbus Industrie rétorquent que le nombre d'appareils construits chaque mois a été porté à 3 et sera progressivement doublé d'ici 3 ans, ce qui devrait permettre d'honorer les commandes actuelles à un rythme convenable tout en évitant un gonflement excessif des effectifs et l'engagement d'investissements hors de proportion avec les moyens de l'entreprise.

Ils font observer, par ailleurs, qu'en raison de la conjoncture actuelle et des aléas du marché aéronautique il serait imprudent de miser sur un courant de commandes suivi et élevé. Une telle attitude est-elle justifiée et n'est-elle pas un peu timorée ? Votre Commission n'est pas en mesure de l'apprécier pleinement et observe, en outre, que la France ne peut imposer son point de vue au sein d'un consortium où sa société nationale (S.N.I.A.S.) n'est pas majoritaire.

Elle estime cependant que cette question doit être suivie de très près et qu'Airbus Industrie doit, en faisant au besoin davantage appel à la sous-traitance, se doter des moyens d'accroître le rythme de sortie des appareils en fonction du niveau des commandes pour faire face à une concurrence américaine dont la rapide montée des commandes de Boeing 767 et 757 permet déjà d'apprécier le poids et la menace.

Faut-il rappeler en effet que, si le programme Airbus a connu un bon départ, l'opération est encore loin d'être bénéficiaire et qu'il faudra plus que doubler les ventes pour atteindre le seuil de la rentabilité.

B. ACTIVITES CIVILES DE NOTRE SOCIETE NATIONALE DE MOTEURS (S.N.E.C.M.A.)

1° Participation aux réacteurs de l'Airbus

La participation de la S.N.E.C.M.A. à la fabrication du moteur Olympus de Concorde étant pratiquement arrivée à son terme et se trouvant limitée à la fabrication de pièces de rechange, la charge de travail de notre Société, dans ce domaine, consiste dans la part (27 %) qu'elle prend à la réalisation des réacteurs General Electric équipant les Airbus ainsi que les « 747 » vendus à Air France et à U.T.A. et, d'autre part, dans sa coopération à 50/50 avec General Electric pour la construction du réacteur CFM 56 dont la fabrication en série vient d'être lancée.

La S.N.E.C.M.A. est également associée avec la même entreprise américaine pour le développement d'un nouveau réacteur (le CF6-32).

2° L'avenir du CFM-56

Votre Commission a porté, depuis plusieurs années, un intérêt particulier à la réalisation de ce moteur dont le devenir lui a donné quelques inquiétudes lorsqu'il est apparu que le lancement de l'appareil biréacteur moyen courrier de 110/220 places, pour lequel il avait été conçu, était, au mieux, différé.

C'est pourquoi elle s'est réjouie d'apprendre que plusieurs compagnies avaient décidé de faire appel à ce réacteur pour la remotorisation de leurs DC 8, opération entraînant à ce jour une commande d'environ 550 moteurs qui pourrait atteindre le double de ce chiffre compte tenu des 241 DC 8 susceptibles d'être ainsi rééquipés.

Indiquons à ce propos que, munis de ces nouveaux moteurs, les DC 8 économiseront 20 % de leur carburant par siège/km et verront leur rayon d'action augmenter d'autant, ce qui leur permettra, par exemple, de couvrir directement l'étape New-York-Honolulu.

De plus, si Boeing n'a pas donné suite à ses intentions de remotoriser ainsi ses « 707 », des possibilités incomparablement plus importantes se trouvent offertes au CFM-56 par la décision de principe de l'aviation américaine de remotoriser avec ce réacteur ses 600 quadrimoteurs ravitailleurs K.C.135 (dont l'armée de l'air française possède, d'ailleurs, 11 exemplaires).

Il s'agit là, on le voit, d'un marché considérable qui porterait sur plus de 3 000 moteurs.

Il n'est pas douteux qu'une commande de cette ampleur ne manquerait pas d'avoir des retombées au plan civil, le CFM-56 ayant été conçu, au départ, pour équiper les moyens courriers de 100/110 places dont les compagnies ressentent de nouveau le besoin pour assurer les liaisons secondaires à un prix acceptable et en respectant les nouvelles normes de bruit.

Le développement du marché du CFM-56 nécessiterait la construction d'une usine de montage de ces réacteurs pour l'implantation de laquelle la société hésite entre deux centres industriels.

CONCLUSION

En conclusion de cet avis, nous nous félicitons tout d'abord que notre pays soit parvenu à se maintenir dans le peloton de tête des nations non communistes dans le domaine de transport aérien et de la construction aéronautique.

Les Français sont-ils toujours conscients de cette enviable position ? Nous n'en sommes pas certains et, de manière paradoxale, il nous semble même que l'opinion publique se passionnait davantage pour notre activité aérienne à l'époque des pionniers de l'aéropostale et des vols transatlantiques qu'aujourd'hui où chacun estime normal que plusieurs centaines de nos appareils parcourent tous les cieux du monde dans la plus complète sécurité.

C'est cependant grâce à un combat de tous les jours que la France maintient son rang dans un secteur en perpétuelle mouvance où les progrès, quand ce ne sont pas les mutations techniques telles que l'introduction de matériaux composites, remettent chaque jour en cause la conception des cellules et des moteurs.

Jusqu'en 1978 cependant, si la concurrence commerciale se faisait de plus en plus vive, elle était encadrée par une réglementation internationale cohérente des tarifs et des droits de trafic qui avait prévu un développement relativement équilibré des liaisons aériennes.

Comme nous l'avons rappelé au début de cette étude, cette situation se trouve aujourd'hui totalement remise en cause à l'initiative principalement des Américains qui rencontrent malheureusement de sérieux appuis hors des Etats-Unis, et particulièrement en Europe, prétexte pris que les règles actuelles vont à l'encontre des intérêts des usagers et s'opposent à une libre expansion des échanges par voie aérienne.

Nous souhaiterions très vivement connaître la position du Gouvernement face à cette déréglementation dont les aspects ne sont certes pas tous négatifs mais dont les Américains mesurent dès aujourd'hui les conséquences désastreuses pour la situation financière de leurs principales compagnies et qui se traduit déjà par l'abandon dans ce pays de la desserte de nombreuses villes « secondaires » (à l'échelle américaine !). Sans nous réjouir de leurs difficultés, qu'il nous soit donc permis de souhaiter qu'elles les amènent ainsi que ceux qui veulent suivre leur exemple, à une meilleure appréciation de la solidarité sans laquelle seuls survivraient les plus forts sur les meilleures liaisons.

Nous avons dit, à propos d'Air Inter, que les questions de rentabilité

devaient parfois céder le pas aux nécessités de l'aménagement du territoire. Cela nous paraît également vrai au niveau de la planète où toute solution visant à privilégier exclusivement les lignes hautement bénéficiaires au détriment des liaisons aux recettes plus aléatoires tourne le dos à l'indispensable rééquilibrage des ressources et des moyens des nations se situant à des niveaux différents de développement.

Ce n'est, à notre sentiment, qu'à partir d'une sorte de plan Marshall Nord-Sud analogue à celui qui a permis le relèvement de l'Europe que les tensions pourront ainsi se réduire entre nations riches et nations pauvres, le transport aérien étant pour ces dernières essentielle pour sortir de leur isolement et leur permettre de développer leurs échanges culturels et commerciaux avec le reste du monde.

*
**

Sur le plan des constructions aéronautiques, nous nous réjouissons, en premier lieu, de l'expansion de leur charge de travail qui s'est traduite par une augmentation du nombre des salariés de la branche aérospatiale, passé de 103 à 108 000 personnes depuis le début de 1980 (+ 100 000 pour les activités indirectes) tandis que son chiffre d'affaires représentait près de 1,5 % du produit intérieur brut.

Nous ne devons cependant pas nourrir trop d'illusions. Une certaine indécision des Américains nous a permis d'occuper les premiers, avec Airbus, l'intéressant créneau des moyens courriers de grande capacité mais cette période paraît aujourd'hui terminée et la concurrence américaine matérialisée par le Boeing 767 se manifeste déjà vigoureusement.

Une analyse du marché couvrant la période 1980-1994 estime à 4 379 la demande prévisible d'appareils d'ici 14 ans dans le monde occidental, en supplément des achats et options déjà enregistrées, dont 1 796 court courriers, 1 247 avions de type Airbus et 1 128 longs courriers de 270 à 500 places. Si l'on considère qu'il faut au minimum 500 appareils pour rentabiliser une série, on voit que la lutte sera vive et que les Européens auraient intérêt à être rapidement présents sur le secteur des longs courriers abandonné jusqu'ici aux constructeurs américains.

EXAMEN EN COMMISSION

Après l'exposé de son rapport, M. Bernard Legrand a répondu à diverses questions posées notamment par MM. Bernard Parmantier, Raymond Dumont, Jean Colin, Jean-Paul Hamman, René Regnault, Fernand Tardy et Robert Laucournet,

Le rapporteur a indiqué que :

– Air France et U.T.A. avaient toutes les deux obtenu des résultats satisfaisants dans le contexte difficile actuel.

– La compagnie U.T.A. n'effectuant que des liaisons long courriers ne pouvait utiliser des Airbus comme le fait effectivement la compagnie nationale thaïlandaise.

– Il était nécessaire de régler une fois pour toutes la situation des contrôleurs aériens dont le mécontentement rejaillissait défavorablement sur l'activité de nos compagnies.

– Le trafic était réparti à égalité entre Orly-Sud et Roissy mais tendait à se développer plus rapidement sur cette dernière place réservée en priorité aux liaisons internationales longs courriers.

– La desserte de Rennes par Air Inter n'était pas pour le moment supprimée mais serait de toute façon assurée par une compagnie de troisième niveau.

– Les Caravelle achetées par Air Inter n'étaient pas des Caravelle III anciennes équipées effectivement de réacteurs Rolls Royce bruyants et coûteux mais des Caravelle XII dont les moteurs Pratt et Withney à haut taux de dilution sont silencieux et économiques.

– Le problème des équipements des aéroports de province est lié à celui des appareils eux-mêmes et concernait les Chambres de commerce.

Sous réserve de ces observations, la Commission a adopté les conclusions favorables de son rapporteur.

Elle a enfin, sur la proposition de M. Bernard Legrand et Robert Laucournet, décidé de créer en son sein un groupe de travail chargé d'étudier le problème des transports aériens intérieurs.

ANNEXE I

**Appareils nouveaux en construction
Caractéristiques et marché**

APPAREILS	FUSELAGE	PASSAGERS	DISTANCE FRANCHISSABLE	MOTEURS	COMMANDES ET OPTIONS
AIRBUS INDUSTRIE A 300 B4-200	large	220 à 345	4600 à 5750 km	2xGE CF6-50C 2xP&W JT9D-59 2xRR RB 211	280
AIRBUS INDUSTRIE A 310	large	210 à 240	5190 km	2xGE CF6-80A 2xP&W JT9D-7R4C 2xRR RB211-524 B4	146
BOEING B 727-200 "advanced"	étroit	145	4320 km	3xP&W JT8D-15	1811 (toutes versions)
BOEING B 737-200	étroit	115 à 130	4140 km	2xP&W JT8D-17	842 (toutes versions)
BOEING B 757-200	étroit	178 à 196	4500 km	2xRR RB211-533 C 2xGE CF6 32 C1	94
BOEING B 767-200	large	211 à 255	5760 km	2xP&W JT9D-7R4A 2xGE CF6-80A 2xRR RB211-524	293
McDONNELL-DOUGLAS DC9 - SUPER 80 (81)	étroit	167	5508 km	2xP&W JT8D-209	117

ANNEXE II

Appareils en projet

APPAREILS	FUSELAGE	PASSAGERS	DISTANCE FRANCHISSABLE	MOTEURS
<u>PIRMS INDUSTRIE</u> A300-600	large	260	5000 à 6000 km	2xGE CF6 80 C 2xP&W JT9D-7B4H 2xRR RB211-524D
SA1	étroit	132	3360 km	2xCFM 56-3 2xRJ 500 (coop. RR-JAPON)
A2 (version allongée)	étroit	165	3360 km	2xCFM 56-4 2xP&W JT10D-226
A3 (A300-600 rallongé)	large	310 à 350	3200 à 5800 km	2xGE CF6-80 C1 ou 2xP&W ou RR
TA11 (quadrireacteur)	large	210 à 220	10.100 km	4xCFM 56 4xP&W JT 10 D
BOEING B737-300 (concurrent direct du SA1)	étroit	145	4500 km	2xCFM 56-3 2xRJ 500 (RR+JAPON)